NAZIONALE
B. Prov.
III
678
NAPOLI
BIBLIOTECA
VITT. EM III

BIBLIOTECA PROVINCIALE
28545
Armadio XXX
Palchetto
Num.° d' ordine 35

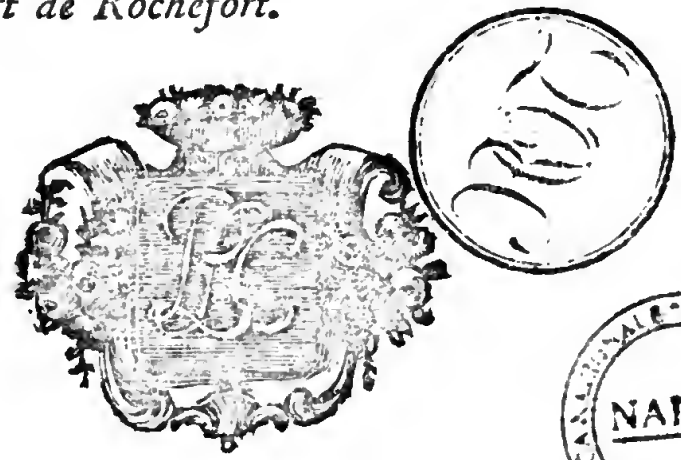
124
B 4
B 8 [illegible]
II
678.

Chez BARROIS l'aîné, Libraire, rue de Savoie, n°. 23.

612230 Sup

DICTIONNAIRE
DE LA
MARINE FRANÇOISE,
AVEC FIGURES.

Par CHARLES ROMME, *Correſpondant de l'Académie des Sciences de Paris, & Profeſſeur de Mathématiques & d'Hydrographie au Port de Rochefort.*



NAPOLI

Imprimé chez P. L. CHAUVET, à la Rochelle;

Et ſe vend

A PARIS,

Chez BARROIS l'aîné, Libraire, Quai des Auguſtins, n.° 19.

1792.

PRÉFACE.

UN peuple iſolé, qui, ſimple dans ſes mœurs, ſans commerce extérieur & ſans manufacture, habite au centre du continent, ne connoît jamais, pour exprimer & communiquer ſes idées, qu'une langue commune, dont tous les termes ſont entendus de tous, & qui eſt bornée comme ſes beſoins : mais celui, qui entretient des relations commerciales & politiques, avec d'autres peuples; qui riche de ſes propriétés, appelle les arts pour ajouter à ſes jouiſſances, étend néceſſairement les limites qui circonſcrivent cette premiere langue. Le cercle de ſes idées, comme celui de ſes goûts, s'aggrandit dans tous les ſens; ſes connoiſſances ſe multiplient; les arts y ſont cultivés dans de grands ateliers, les artiſtes y parlent un langage qui leur eſt particulier; & alors les ſignes d'une multitude de penſées nouvelles ſont ajoutés aux ſignes anciens, & la langue s'enrichit ainſi à raiſon des progrès, du luxe, des ſciences & des arts. Enfin, la langue commune, reçoit les plus grandes augmentations, lorſqu'un peuple, ſans ſe déſunir, ſe partage en deux claſſes nombreuſes, dont l'une reſte conſtamment attachée à un même eſpace de terre ſur la ſurface du globe, tandis que l'autre entraînée par le deſir de la gloire ou de la fortune, ſe détermine à n'exiſter que ſur la ſurface des mers. En effet, qu'on conſidere dans quel nouvel ordre de choſe ſont placés les habitans des mers ? Qu'on jette les yeux ſur

ces vaiſſeaux totalement différens des habitations terreſtres, ſoit dans leur forme, ſoit dans leur architecture, ſoit dans la maniere de les bâtir, ſoit dans celle de les décorer ? Qu'on analyſe toutes les parties de ces maſſes, ſi impoſantes, par leur grandeur & par leur deſtination ? Qu'on ſuive, leurs traits deſſinés ſur des plans, le travail des charpentiers qui les préparent dans les chantiers, & de ceux qui les établiſſent dans leurs places reſpectives à bord des vaiſſeaux qu'elles ſervent à compoſer ? Qu'on examine tous les préparatifs qui deviennent néceſſaires, pour exécuter une navigation auſſi ſure que prompte, quelle que puiſſe être ſon étendue ? Ces cordages, ces voiles, ces vergues, ces mâts, ces ancres, ces poulies, &c. & enſuite ces regles & ces préceptes ſi variés, ſoit pour charger les vaiſſeaux, ſoit pour les gréer, ſoit pour les mouvoir, ſoit pour les conduire à une deſtination déterminée ? Qu'on parcoure enfin les nombreux ateliers des ports, les diſtributions intérieures & multipliées des vaiſſeaux, & qu'on faſſe l'énumération de cette foule d'objets qui appartiennent excluſivement à la marine ? On jugera du nombre immenſe de termes qui ſont propres uniquement à la langue des marins. C'eſt ainſi qu'au milieu de ces apprêts, de ces opérations, de ces travaux variés, qui ſemblent ne conſerver aucune reſſemblance avec ce qui ſe paſſe dans la ſociété ordinaire ; les habitans des mers, qui vivent ſéparés du reſte de l'univers pendant de longs voyages, qui toujours ne ſont entourés que d'objets, ou occupés de travaux, différens de ceux qui appel-

lent leur attention au centre de leur pays, ont dû par conſéquent compoſer, pour la communication mutuelle de leurs idées & pour s'entendre réciproquement dans leurs manœuvres & leurs opérations, un langage étranger à celui de la Mere-Patrie. L'expreſſion de leurs idées ſe chargera encore ſucceſſivement de termes nouveaux, parce que l'Art de la Marine, plus cultivé & perfectionné, doit néceſſairement amener des combinaiſon nouvelles, ou des découvertes utiles.

Sans doute la multiplicité des termes d'un art, ne peut être un motif ſuffiſant, pour que la ſociété deſire la publication de ſon Dictionnaire ; mais pourroit-elle ne pas l'accueillir avec intérêt, lorſque cet art, tel que celui de la Marine, occupe une portion conſidérable de cette même ſociété ; lorſque les ouvrages qu'il produit, les reſſources & les moyens qu'il déploie dans les circonſtances importantes ou critiques, annoncent toute la perfectibilité de l'homme & peut-être le terme extrême & le plus brillant de ſon induſtrie ; lorſque les recherches qu'il favoriſe ſur toute la ſurface des mers, tendent à étendre, à completter l'hiſtoire du Monde & des phénomenes de la Nature, & à perfectionner toutes les branches de la phyſique ; lorſqu'il ſert à établir des communications utiles entre les Nations qui ſont ſéparées par des mers, à ſeconder les vues de l'humanité bienfaiſante, à multiplier les agrémens de la ſociété, à augmenter ſes jouiſſances, à défendre ſes propriétés & à favoriſer la ſatisfaction de ſes beſoins ; lorſqu'enfin il donne le plus grand eſſor au

commerce national, en concourant, ſoit à l'exportation des denrées ſuperflues, ſoit à l'importation de celles qui ſont néceſſaires ou agréables à la ſociété, ſoit aux approviſionnemens, aux débouchés & à l'activité des manufactures nationales.

Tant de motifs ne peuvent qu'inſpirer un deſir général, même aux perſonnes qui n'exercent pas cet art, de connoître la langue qui lui eſt particuliere, afin de pouvoir lire ſans difficulté, les relations intéreſſantes ou utiles qui peuvent avoir pour objet, ou des voyages de découvertes, ou des expéditions militaires, ou des manœuvres brillantes, des évolutions, des combats, ou de grandes entrepriſes de commerce, ou des campagnes d'obſervation. Les voyages du célebre Cook & de tant d'autres navigateurs qui ont attiré l'attention générale de l'Europe entiere, auroient été lus avec encore plus d'intérêt ſi la connoiſſance des termes de marine eût été plus familiere & aux traducteurs & aux lecteurs de toutes les claſſes.

Enſuite ſi on examine à d'autres égards, combien il importe à la Nation Françoiſe, que les jeunes citoyens qui ſe deſtinent au ſervice de la mer deviennent promptement capables d'exercer cet art avec intelligence, & propres à lui rendre tous les ſervices que leur zele & leurs diſpoſitions peuvent promettre, un Dictionnaire de la Marine Françoiſe doit paroître le premier ouvrage à leur préſenter, s'il eſt bien fait, pour les initier dans la connoiſſance de l'art qu'ils ſe propoſent d'embraſſer, & pour faciliter, accélérer leurs progrès dans l'étude de cet art.

Toutes ces conſidérations déciſives qui m'ont porté à publier un tel Dictionnaire, m'ont guidé auſſi dans ſa compoſition, ainſi que dans le choix des moyens de ſatisfaire en même temps & la curioſité générale & l'intérêt particulier des éleves de la marine. Cet ouvrage m'a paru ne devoir être qu'un ſupplément au dictionnaire de la langue commune, c'eſt-à-dire, qu'il ne doit renfermer que les ſeuls termes qui ſont propres à l'art de la marine; ces termes particuliers qui ſervent aux ſeuls hommes de mer, comme ſignes de leur penſées, ou comme noms indicatifs des objets embraſſés par cet art. Si d'autres arts étrangers, viennent dans les ports, ou ſur les vaiſſeaux, prêter leurs ſecours à celui de la marine, les termes qui leur ſont particuliers ne m'ont pas paru devoir faire partie du Dictionnaire de la Marine, mais de celui de ces mêmes arts & l'Académie Françoiſe que j'ai conſultée ſur ce ſujet, a approuvé mon opinion. Débarraſſée d'ailleurs, de tout détail relatif & à la conſtruction des phraſes & à tous les principes grammaticaux qui ſont pour cette langue les mêmes que pour la langue commune, la compoſition d'un tel Dictionnaire ſe réduit à le rendre ſuffiſant pour faciliter l'intelligence des diſcours des marins, des relations de leurs voyages, de leurs travaux à la mer, & des ouvrages qu'ils exécutent à terre. Cet ouvrage eſt donc borné à contenir tous les mots qui ſont en uſage dans l'art entier de la marine, à préſenter leur définition exacte & préciſe, l'art de les employer ainſi que de les prononcer, de les abréger & de les écrire,

à faire connoître leur convenance dans l'uſage, leur place dans les expreſſions, & enfin la tournure de certaines phraſes qui ſont devenues particulieres aux hommes de mer.

Cependant avant d'entreprendre l'exécution d'un Dictionnaire qui rempliroit ces vues, j'ai cherché à ſavoir ſi les Dictionnaires ou Encyclopédies de Marine, déjà publiés ne pourroient pas ſatisfaire l'attente du public. Je me ſuis donc occupé à former le tableau ou la nomenclature générale des termes de la marine. Je n'ai pas recueilli ces termes au haſard ni dans les livres; mais j'ai fait des recherches particulieres & nombreuſes ſuivant un ordre raiſonné & méthodique, ſoit au milieu des chantiers & ateliers des ports, ſoit en examinant tous les détails des procédés de l'art dans toutes les opérations qui s'exécutent & à terre & à la mer; ſoit en ſuivant les travaux, des conſtructeurs, des charpentiers, des mâteurs, des voiliers, des calfats, des perçeurs, des arrimeurs, des matelots, des manœuvriers, des tacticiens, &c. Les réſultats de toutes ces recherches faites partiellement ont été enſuite réunis; m'ont fourni une liſte générale de tous les termes de l'Art de la Marine & en comparant cette nomenclature avec celles que préſentent tous les ouvrages connus du même genre, j'ai reconnu qu'elle leur étoit ſupérieure, & par le nombre des termes & par celui des expreſſions particulieres qui ſont en uſage dans les ports & ſur les vaiſſeaux de France. Ce parallele en prouvant la néceſſité d'un nouveau Dictionnaire de la Marine Françoiſe, m'a

donc porté à entreprendre cet ouvrage. Le Gouvernement s'eſt intéreſſé au ſuccès de mon travail, le Miniſtre de la Marine m'a recommandé d'y donner tous mes ſoins, & Sa Majeſté m'a ordonné de m'en occuper. Dès-lors, ſur ma demande & pour rendre ce Dictionnaire auſſi complet qu'il me ſeroit poſſible de le faire, le Gouvernement a commandé l'impreſſion de la nomenclature des termes de marine, dont j'ai parlé précédemment, il en a fait parvenir des exemplaires dans tous les ports de l'Empire avec ordre de faire connoître & de ſuppléer tous les termes qui paroîtroient avoir été oubliés, & par cette communication utile & néceſſaire, la nomenclature publiée a dû recevoir toute la perfection qu'il étoit poſſible de lui donner.

Enſuite conſidérant combien ſont multipliés les rapports commerciaux & politiques qui nous lient avec la Nation Angloiſe, j'ai penſé qu'il ſeroit utile & intéreſſant de placer auprès des termes de la Marine Françoiſe, les termes correſpondans de la Marine Angloiſe, & j'ai fait cette addition malgré le grand travail qu'elle a exigé. Ce travail pénible qui n'a pas arrêté mon zele, ne l'a pas ſatisfait complettement. Car, après avoir conſulté tous les Dictionnaires Anglois, ainſi qu'un nombre de voyages maritimes, de livres de ſignaux de tactique de navigation, & pluſieurs autres ouvrages publiés ſur ce ſujet ; après avoir parcouru toutes les pieces du fameux procès de Keppel, & après avoir pris des renſeignemens particuliers à bord des bâtimens Anglois, j'ai eu le regret,

malgré tant de reſſources de ne pouvoir joindre à chaque terme de la Marine Françoiſe, le terme qui lui correſpond dans la Marine Angloiſe. Le temps & de nouvelles recherches permettront d'achever ce travail ; & les vuides qui reſtent à remplir, aſſez marqués dans le cours de l'ouvrage, annoncent tout ce qui manque pour completter cette correſpondance intéreſſante.

Conſidérant auſſi combien la Marine embraſſe d'objets qui ſont peu ou nullement connus des perſonnes qui vivent loin des ports, & combien il eſt difficile d'en donner une idée ſatisfaiſante par la deſcription la mieux faite, ſans en préſenter l'image ſous les yeux ; je me ſuis conformé à l'avis d'Horace :

Segnius irritant animos demiſſa per aurem,
Quàm quæ ſunt oculis ſubjecta fidelibus ;

Et j'ai joint à ce Dictionnaire des planches, où ſont gravées toutes les figures propres à faciliter l'intelligence des choſes dont les définitions répandues dans cet ouvrage ont beſoin de ce ſupplément de lumiere.

Si on examine attentivement tous les mots compris dans ce recueil, on voit qu'il en eſt peu de ſynonymes ; mais on y reconnoît beaucoup de mots homonymes, c'eſt-à-dire, de ces mots qui ſervent à exprimer des choſes trés-différentes, ou qui ſont variés dans leur ſignification ſuivant les circonſtances où ils ſont employés ; & leur grand nombre annonce combien il reſte encore de termes nouveaux à créer dans l'Art de la Marine. Il eſt auſſi des mots brefs, de ces

termes qui ſur-tout ſont deſtinés aux commandemens ; c'eſt-à-dire, pour ordonner des mouvemens prompts, ou pour exprimer des affections inſtantannées. Il eſt des termes abſtraits, comme dans les ſciences philoſophiques, qui ſont deſtinés à n'exprimer que les propriétés des corps, leurs mouvemens, leur ſituation, leurs rapports généraux & particuliers, ainſi que certaines cauſes, certains effets, certaines variations, &c.

Remarquons enfin, que, parmi ces termes qui ne furent inventés que par des hommes de mer occupés de leur art, déjà pluſieurs ont été tranſportés dans la langue commune pour exprimer quelques idées particulieres, avec plus de préciſion ou de laconiſme, que ne pouvoit le permettre l'état actuel de la langue commune ; tels ſont les mots, aborder, louvoyer, amarrer, amener, ancre, chaſſer, radouber, leſter, démarrer, échouer, embarquer, couler à fond, mettre à flot, évoluer, forcer de voiles, gouverner, piloter, prêter le côté, rallier, relâcher, remorquer, ſonder, &c. Peut-être la publication de ce nouveau Dictionnaire, où les termes plus multipliés ſont uniquement définis avec la préciſion & l'exactitude dont je ſuis capable, donnera-t-elle lieu à de nouvelles liaiſons entre la langue commune & celle des hommes de mer. Il eſt ſans doute pluſieurs mots de marine, qui me paroiſſent mériter encore d'enrichir la langue commune ; mais je laiſſe aux Grammairiens, le ſoin de les choiſir, de les indiquer & enſuite ce ſera aux grands Orateurs, aux Auteurs célebres qu'il appar-

tendra de faire ſentir la convenance de ces termes ; & d'en perſuader l'adoption générale par le ſuccès qu'ils obtiendront dans l'uſage qu'ils pourront en faire.

EXTRAIT des Regiſtres de l'Académie des Sciences.

NOUS avons été chargés par l'Académie, M. de Chabert & moi, de lui rendre compte d'un ouvrage de M. ROMME, Profeſſeur royal de Mathématiques à Rochefort, & correſpondant de l'Académie, intitulé : *Dictionnaire de la Marine Françoiſe.*

Cet ouvrage compoſé pour l'inſtruction des jeunes gens qui ſe deſtinent au métier de la mer, ſera auſſi fort utile à ceux qui par goût, ou par état, liſent des voyages de mer ou des relations d'opérations maritimes. Ils y trouveront une explication des termes de l'art qui pourroient les embarraſſer.

Nous croyons, que ſous ce double point de vue, ce Dictionnaire ſera accueilli, & qu'il mérite une approbation de la part de l'Académie & d'être imprimé ſous ſon privilege.

Au Louvre, le 26 Juillet 1788.

Signé BORY, CHABERT.

Je certifie le préſent extrait conforme à l'original, & au jugement de l'Académie.

Signé DE CONDORCET.

DICTIONNAIRE

DICTIONNAIRE
DE LA MARINE
FRANÇOISE.

A.

CETTE lettre, considérée comme prépoſition, eſt deſtinée, dans la langue particuliere aux hommes de mer, ainſi que dans la langue commune, à exprimer des rapports; ſoit lorſqu'elle accompagne un ſubſtantif, un adjectif, un verbe; ſoit lorſqu'elle eſt employée dans des phraſes adverbiales. Elle ſert ſouvent aux marins pour abréger leur diſcours & faire connoître avec autant de préciſion que de laconiſme, leurs idées, leurs manœuvres, leur ſituation, leurs avis, leur ſoumiſſion, &c. --- La ſignification de cette prépoſition A, eſt quelquefois ſemblable à celle des prépoſitions, dans, pendant, ſur, avec, pour, ſelon, vers, par, &c. Comme dans les exemples ſuivans qui vont en faire connoître les uſages. On dit: --- (Aller à bord; couler à fond; être à poſte; lancer à l'eau; mettre à fond de cale; courir à bord oppoſé, ou à bord à contre, ou à contre bord; être à l'autre

bord ; aller à terre ; gouverner, à la lame, à barre franche ; être à ſec ; à pic, à flot ; donner à la bande ; mettre à la cape ; être à babord, à tribord, à l'avant, à l'arriere, à tel air de vent, à tant d'encablures ; vaiſſeau à tant de mâts ; bateau à tant d'avirons, reſter à l'ancre ; canon à la ſerre ; hommes à la pompe ; tirer à la cordelle ; voile à livarde ; amener à mi-mât, hiſſer à tête de mât ; placer, à joindre, à toucher ; être à quai, &c.) --- A, eſt auſſi adopté pour compoſer des expreſſions adverbiales, particuliérement propres à la marine. Telles ſont celles-ci ; (à la bonne heure ! à-dieu-va ! à l'autre & bon quart ; à la riſée ; à la bordée ; à la marée ; à marée montante ou deſcendante ; à mer étale ; à la mer ; à poſte ; à fond ; à la voile ; à l'aviron ; à trait & à rames ; à l'attérage ; à vue de terre ; à tant de mâts ; à bout de bordée ; à la bordée ; à la bouline ; à courir ; à honneur ; à toutes voiles ; à petits bords ; à ſec ; à mâts & à cordes ; à la flottaiſon ; à la ſonde ; à la miſe à l'eau ; à la demande ; à l'appel ; à petites bordées, &c.) Les différens ſens de toutes ces phraſes ſeront développés aux mots principaux qui en ſont partie.

Ababouiné. Adj. ce terme eſt particulier à la côte de Normandie, & il exprime l'état d'un bâtiment, qui, en mer & ſous voile, eſt ſurpris par un calme ſubit.

Abaissement de l'horiſon de la mer. ſ. m. *dip of the horiſon of the ſea.* Les bornes de l'horiſon d'un obſervateur, s'étendent & s'éloignent, à meſure qu'il s'éleve au-deſſus de la ſurface de la mer, & par conſéquent elles lui ſemblent s'abbaiſſer au-deſſous de la circonférence du cercle horiſontal qui termineroit ſa vue, ſi ſes yeux étoient placés au niveau de l'eau. Ainſi ce qui eſt nommé l'abaiſſement de l'horiſon eſt donc l'inclinaiſon de deux lignes, tangentes, toutes deux à la ſurface du globe, & menées de l'œil de deux obſervateurs, dont l'un eſt ſuppoſé toujours placé au niveau de la mer, & l'autre plus ou moins élevé au-deſſus de ce niveau.

Abandon. ſ. m. Abandonnement, délaiſſement à des aſſureurs, à un ennemi, à la fureur des vens ou de la mer. -- Lorſqu'un vaiſſeau, ou des marchandiſes tranſportées par mer, éprouvent des dommages, que des perſonnes nommées aſſureurs, ont garantis d'avance ou qu'elles ſe ſont obligées de payer ſous des conditions convenues, alors les propriétaires font à ces aſſureurs, l'abandon des objets aſſurés : c'eſt-à-dire, qu'ils leur tranſmettent tous leurs droits, pour ne ſe réſerver que ceux qui leur ſont attribués par l'acte ou la police d'aſſurance. --- Dans des circonſtances malheureuſes, les marins font l'abandon d'un vaiſſeau à un ennemi ſupérieur, en fuyant de ce vaiſſeau & en laiſſant à cet ennemi la liberté d'en diſpoſer à ſon gré. --- Ils font un ſemblable abandon d'un bâtiment, lorſqu'il leur eſt bien démontré que la mer tend infailliblement à le ſubmerger ou à le détruire.

ABANDONNER. v. a. C'eſt quitter, délaiſſer; (v. Abandon) lorſqu'on abandonne, un vaiſſeau qu'on devoit conduire, un poſte qu'on devoit garder, une place confiée par le Roi. — C'eſt laiſſer en proie; lorſqu'on abandonne, des bâtimens, ou un convoi, ou une priſe, qu'on devoit protéger, un Général qu'un devoit défendre. — C'eſt diſcontinuer ou ceſſer; lorſqu'on abandonne la chaſſe ou la pourſuite d'un ennemi, *to give over the chace, or to left off chacing.* — C'eſt laiſſer ou renoncer; lorſqu'on abandonne, ſoit une ancre que les circonſtances ne permettent pas de tirer du fond de la mer, ſoit un canot, ſoit d'autres objets, qu'on ne peut embarquer, parce qu'on eſt obligé de les livrer, à la merci d'un ennemi, ou à la fureur des vens & de la mer.

ABATTAGE en carene. ſ. m. Action d'abattre ou d'incliner un vaiſſeau latéralement. (v. Abattre.)

ABATTÉE. ſ. f. *Caſting or falling off.* Mouvement horiſontal de rotation, que le vent, les lames, ou un courant, impriment à un vaiſſeau ſur lui-même, lorſqu'il n'eſt animé d'aucune viteſſe progreſſive. Pendant que cette rotation a lieu, le bâtiment eſt dit, faire ſon abattée, *to caſt*; & ſi ce mouvement eſt conſidérable, il fait une grande abattée. — Tel que le corps AB (Fig. 40. G.), un vaiſſeau en repos, dont la proue B parcourt une partie plus ou moins étendue de l'arc BO fait une abattée. (Un vaiſſeau eſt-il en appareillage (fig. 3. V.) ou ſe prépare-t-il à partir ? S'il préſente directement ſa proue au vent, il eſt obligé de faire une abattée à droite ou à gauche, pour que le vent puiſſe frapper dans ſes voiles déployées & le faire avancer dans l'eſpace. — Un vaiſſeau, à la voile, vient-il à préſenter ſa proue directement au vent ? (Fig. 6. V.) Il eſt ſubitement, arrêté dans ſa marche, & forcé de faire une abattée, pour ſe remettre en route. — Un vaiſſeau eſt-il en panne (Fig. 1. V.); & les efforts de ſes voiles, qu'on fait contrarier pour le maintenir ſans viteſſe progreſſive, ne ſe balancent-ils pas parfaitement, à l'égard du centre de gravité ? Alors il obéit alternativement à ces forces oppoſées & fait des abattées plus ou moins grandes. — De ſemblables mouvemens de rotation dans un vaiſſeau (Fig. 36, G.), qui s'avance en même temps ſur une direction quelconque, reçoivent un nom différent, & ſont diſtingués par celui d'arrivées, *lee lurches*; (v. Arrivée.) ainſi, un bâtiment en panne, on en appareillage fait des abattées; mais ſous voiles & en marche, il fait des arrivées. (Un vaiſſeau doit faire ſon abattée ſur tribord, pour appareiller de tel mouillage; — étant au plus près, dans une groſſe mer, les lames font faire de grandes arrivées, à tel bâtiment.)

ABATTRE. v. n. C'eſt, en parlant d'un vaiſſeau, tourner ſur ſoi-même autour d'un axe vertical, ou c'eſt faire une abattée *to caſt*,

(V. abattée.) --- (Abattre du mauvais côté, *to caſt the wrong way* ; laiſſer abattre, *to let her ſwing* ; abattre après avoir pris vent devant, *to Box.*)

ABATTRE. v. a. C'eſt faire tourner un vaiſſeau ſur lui-même autour d'un axe horiſontal ; c'eſt à l'aide de puiſſances quelconques donner à ce vaiſſeau une inclinaiſon latérale, (Fig. 22, 23 & 33, G.) *to heave down a ſhip*, dans le deſſein de faire démerger une partie plus ou moins grande de ſon volume ſubmergé ou de ſa carene, afin qu'elle puiſſe être viſitée & réparée s'il eſt néceſſaire. On abat ainſi un vaiſſeau pour le carener, *to careen* ; & lorſque l'inclinaiſon eſt portée aſſez loin, pour que la quille même ſe trouve démergée, alors on dit non ſeulement qu'il eſt abattu, mais qu'il eſt viré en quille. --- Si l'abattage, ne fait paroître au-deſſus de l'eau qu'un nombre *N* de virures, alors c'eſt l'abattre de *v* virures, *to heel the N ſtrakes.* -- S'il faut de grandes puiſſances pour lui donner une inclinaiſon deſirée ; on le dit, dur à abattre, *ſtiff ſhip.* --- On dit auſſi abattre, pour mettre à bas. (Abattre un mât, *to carry away a maſt.* Abattre une tente.)

ABORDABLE. adj. Acceſſible. Telle eſt une côte dont l'approche n'eſt pas défendue par des écueils, ou ſur laquelle on peut débarquer avec facilité. Mais celle qui eſt entourée par des bancs, ou par des recifs, ou même qui a une pente trop rapide vers la mer, eſt inabordable ou inacceſſible. --- Un vaiſſeau abordable eſt celui qui dans un combat, permet, par ſa forme, un facile abordage. (V. ce mot.) (Nos vaiſſeaux ſont devenus moins abordables, depuis qu'on a donné à leurs œuvres mortes une rentrée trop conſidérable ; ou depuis qu'on a établi (Fig. 2, P.) une différence trop grande entre leurs largeurs à fleurs d'eau & leurs largeurs dans les parties *Ob* plus élevées.)

ABORDAGE. ſ. m. Jonction, ou choc de deux objets. Ce terme reçoit, ſuivant les circonſtances, ces deux ſens différents. Un vaiſſeau qui atteint ſon ennemi, & qui s'accroche à lui pour le combattre, eſt dit aller à l'abordage *boarding* ; ſi dans cette poſition, ſon équipage s'élance dans le vaiſſeau attaqué, & s'il s'en empare, il eſt dit, ſauter, prendre, enlever à l'abordage, *to board a ſhip.* --- Deux vaiſſeaux qui ſe rencontrent & ſe heurtent, font auſſi un abordage, *running foul.* --- Un canot fait un bel abordage, lorſque dirigé vers la côte, ou vers un bâtiment, ſa viteſſe eſt modérée graduellement, de maniere qu'il les atteint ſans les heurter avec violence. --- Tout marin qui ſe heurte, ou qui eſt heurté d'une maniere quelconque, dit, avoir fait ou reçu un abordage. --- Généralement enfin il y a abordage entre deux objets qui ſe choquent.

ABORDER. v. a. Joindre ou choquer. C'eſt dans un ſens aller à l'abordage. (V. Abordage.) --- Les points par leſquels un bâtiment ſe joint

à un autre pour le combattre, ſervent à déſigner les diverſes manieres d'aborder. Un vaiſſeau aborde, ou de long en long; ou par la hanche; *to board upon the quarter*; ou par l'avant; ou par l'arriere, ou par le boſſoir, ou debout au corps. — Aborder, un quai, un bâtiment, une terre, c'eſt auſſi atteindre ces objets, c'eſt les toucher, *to meet.* — Aborder, eſt auſſi ſynonime avec choquer, *to fall aboard, or to fall on board.* Des vaiſſeaux que les courans, les lames, ou de mauvaiſes manœuvres, portent les uns contre les autres, ſont dits s'aborder, *to meet each other, to fall aboard one another, or to run aboard of each other.* L'un aborde, l'autre eſt abordé, & quelquefois chacun eſt abordeur, *boarder*, & abordé.

Abordeur. adj. Vaiſſeau qui aborde ou qui choque. (Voyez Aborder.)

Abosir. (s') S'appaiſer, ſe calmer. Terme en uſage ſur la côte de Normandie pour exprimer le repos qui ſuccede à l'agitation, dans l'air ou dans les eaux de la mer.

Abougri. adj. Voy. Rabougri.

About. ſ. m. *Butt-end.* C'eſt le bout d'une piece de bois, ou un bout de bois. On donne ce nom à la partie extrême d'une planche ou d'un bordage; ainſi qu'à un morceau de planche qui ſert à en alonger une autre.

Aboutement, abouement. ſ. m. Jonction des extrêmités de deux pieces de bois, miſes bout à bout.

Abraquer. v. a. Tirer à l'aide des bras. Si un cordage eſt lâche, & qu'on lui donne un commencement de tenſion, pour le ranger dans un meilleur ordre, c'eſt l'abraquer, *to hall taught of a rope*; c'eſt abraquer, le mou, le balant, *to rouce in.* — (On abraque dans ce ſens diverſes manœuvres d'un vaiſſeau telles qu'une auſſiere, un bras, une écoute, &c. Le commandement d'abraquer conſiſte à dire, abraque?

Abri. ſ. m. *Shelter.* Tel eſt un lieu retiré qui peut ſervir de retraite à un bâtiment pour ſe ſouſtraire à la tempête, ou à une mer agitée violemment. Entre ces lieux, les uns mettent à l'abri de tels vents, ou de telles lames dirigées dans un certain ſens; & les autres ſont à couvert de toute ſorte de vens & de lames.

Abriter. v. a. Mettre à l'abri. *To becalm.* Une voile d'un vaiſſeau, eſt abritée par un autre, lorſque celle-ci lui intercepte le vent. — Un vaiſſeau qui paſſe ſous une terre élevée, eſt ſouvent abrité du vent, *land locked or, becalmed by the land.* — Un port, une rade ſont d'autant plus convenables, qu'ils ſont plus abrités ou plus à couvert des vens impetueux & de la groſſe mer. — Les lames par leur élévation abritent les voiles déployées d'un vaiſſeau, lorſ-

qu'elles leur dérobent par intervalle l'impulsion du vent régnant. — Les grands bâtimens, dans le même sens, abritent les petits, dans certaines positions.

Abutter. v. n. Toucher par un bout. *To butt.* On dit aussi butter. Deux pieces de bois, placées l'une à la suite de l'autre, de maniere que leurs extrêmités soient en contact immédiat, abuttent ou buttent l'une contre l'autre. — (Telles sont dans un couple, les pieces *li*, *ig*, *gc*, *ca*, &c. (Fig. 89, C.) qui établies à la suite l'une de l'autre, immédiatement, ne sont liées qu'avec leur collatérales, *mk*, *kh*, *hf*, &c. qui sont semblablement placées.

Accalmie ou calmie, s. f. Calme momentané, ou relâche passagere dans la violence du vent, ou l'agitation de la mer.

Accastillage. s. m. *Upper-works.* C'est, dans le corps d'un vaisseau toute la partie de son volume qui est au-dessus des préceintes. On le donne aussi quelquefois à toute la partie qui paroît au-dessus de l'eau, lorsque le vaisseau flotte avec toute la charge qu'il peut porter. — L'Accastillage comprend essentiellement les gaillards, la dunette, la teugue, les passe-avants, & par extension toutes les parties apparentes qui reçoivent des ornemens de sculpture. Ainsi, l'éperon, la poupe, & les bouteilles se trouvent renfermées sous cette dénomination générale. C'est pourquoi le nom d'accastillage est souvent donné à toute l'œuvre morte d'un vaisseau. Si cette partie dans un vaisseau, a une élévation plus ou moins grande au-dessus de l'eau, comparativement à d'autres bâtimens, l'accastillage est alors nommé élevé ou ras. (Fig. 1, 2, ou 3, A.)

Accastiller. v. a. C'est donner extérieurement à toutes les parties d'un vaisseau, qui sont placées au-dessus du niveau de l'eau, des formes plus ou moins agréables. — Tout bâtiment est ainsi bien ou mal accastillé, selon qu'un bon ou mauvais goût, a dessiné ses contours. — Si l'œuvre morte d'un vaisseau s'éleve beaucoup au-dessus du niveau de l'eau, on dit de ce vaisseau qu'il est haut accastillé, *deep waisted.*

Accon. s. m. Très-petit bateau dont le fond & les côtés sont autant de faces planes jointes ensemble, & dont les pêcheurs font usage sur les côtes de l'Aunis pour glisser sur la vase molle, lorsque le reflux a fait retirer la mer. — On dit, que ce même nom est donné aussi dans quelques lieux, à de plus grands bateaux presque semblablement conformés, & destinés au transport des marchandises sur une belle mer & dans les rades.

Accorage. s. m. Action d'accorer ou d'étayer. C'est aussi, ou l'ouvrage qu'on a fait pour étayer, ou l'assemblage des moyens employés pour ce même but.

ACCORE. ſ. f. Etaie. Piece de bois placée pour ſoutenir un objet & l'empêcher de tomber ou de ſe renverſer. Un vaiſſeau en conſtruction, & ne repoſant que par la quille (Fig. 39, C.) ſur ſon chantier, eſt appuyé de tous côtés par des accores *props or shores.* — (C'eſt dans ce ſens qu'on dit, poſer ou lever les accores d'un vaiſſeau, d'un objet. Celles des accores d'un bâtiment, qui ſur un chantier, correſpondent à la partie la plus renflée de ſa carcaſſe, ou à celle qui eſt la plus baſſe, reçoivent, ſuivant leur poſition, les noms, d'accores du fort, d'accores du fond. On dit de même les accores de l'étrave, de l'étambot, &c.) — Les bords extérieurs, d'un rocher caché ſous l'eau, ou d'un banc, ou d'un bas-fond, &c. ſont auſſi nommés leurs accores. *Edges.* On dit les accores du grand banc.

ACCORE. adj. on eſcarpé. Une terre, une côte, ſont accores, lorſque leur face extérieure, forme un très-grand angle avec l'horiſon, en ſe prolongeant ſous la ſurface de la mer.

ACCORER. v. a. Etayer d'une maniere quelconque. Accorer un vaiſſeau échoué, un bâtiment en conſtruction, *to prop a ship*, c'eſt l'étayer avec des pieces de bois, placées obliquement à l'horiſon ou autrement. — Accorer des objets dans l'intérieur d'un vaiſſeau, *to jam, or wedge*, c'eſt les caler, afin que leur déplacement ne puiſſe être l'effet des mouvemens que la mer imprime aux corps flottans ; on accore les coffres, les fours, les cuiſines, &c.

ACCOSTABLE. adj. Acceſſible, dont l'approche eſt facile, & qu'on peut accoſter, (Voy. Accoſter.)

ACCOSTER. v. a. Approcher un objet d'un autre, à une diſtance plus ou moins petite. *To accoaſt, or come along ſide.* Un bâtiment accoſte un quai, une cale, un autre bâtiment, &c. lorſqu'il ſe range le long de ces objets ſans laiſſer aucun intervalle qui les ſépare. C'eſt dans ce ſens qu'en commandant d'approcher d'un vaiſſeau, d'un quai ; on dit accoſte à bord ? Accoſte le quai ? — Un bâtiment qui accoſte la terre, eſt celui qui naviguant le long de cette terre, s'en approche à une diſtance auſſi petite que ſa ſûreté peut le permettre. — (On ne doit pas accoſter de trop près certaines terres trop baſſes.)

ACCOTAR. ſ. m. Noms de certains bouts de planches, qu'on introduit horiſontalement dans les intervalles des couples d'un vaiſſeau, à la hauteur de l'extrêmité des varangues, afin d'arrêter dans leur paſſage, les immondices qui deſcendent des parties ſupérieures d'un vaiſſeau, dans ces eſpaces ; & afin qu'elles ne puiſſent pas aller produire au fond de la cale, de l'engorgement dans les pompes. Chaque accotar eſt enchaſſé à couliſſe, entre deux couples voiſins,

& dans une vaigre placée au-deſſous de celle d'empâture. Cette vaigre dont on voit une portion, (Fig. 11, C.) porte autant d'entailles B, qu'il y a d'accotars à recevoir, & cette fonction lui fait donner le nom de vaigre d'accotar.

Accoté. part. Incliné extraordinairement ſur le côté. Un vaiſſeau qui ſous un effort extrême du vent, ſe couche latéralement, eſt dit accoté. Une telle poſition devient ſouvent dangereuſe, parce qu'alors un vaiſſeau eſt parvenu aux limites de ſa ſtabilité.

Accrocher. v. a. Attacher, ſaiſir, arrêter, avec un croc. Un bâtiment accroche un ennemi en jetant dans ſes cordages des grappins de fer (Fig. 5, M.) armés de crocs; & ce moyen de réunion facilite ainſi tout combat ou tout abordage.

Accul. ſ. m. *Small bay.* Petite baie, ou enfoncement peu vaſte, mais plus ou moins profond, de la mer, entre les terres.

Aculé. adj. Qui a de l'acculement. (Voy. ce mot.) Des varangues plus ou moins aculées, ſont celles dont l'extrêmité s'éleve plus ou moins au-deſſus du plan prolongé de la face ſupérieure de la quille. De là viennent les expreſſions adoptées, varangues, aculées, demi-aculées, très-aculées.

Acculement. ſ. m. *Riſing of the floor timbers.* Lorſqu'on parle d'une varangue, l'acculement eſt la diſtance de chacune de ſes extrêmités au plan prolongé & la face ſupérieure de la quille. Par exemple, c'eſt *ab*, (Fig. 45, G.) qui eſt la meſure de l'acculement, de la demi-varangue *ao*, ou du demi-couple, *ipo*. Si (Fig. 2, V.) on conſidere le trait de pluſieurs ſections tranſverſales d'un vaiſſeau; on voit que les extrêmités des branches, des varangues, qui ſe terminent à la liſſe des façons, menées au point *r*, ſont plus ou moins éloignées de la ligne *cd*, qui eſt la projection prolongée de la face ſupérieure de la quille *B*. Lorſque dans différens vaiſſeaux cette diſtance eſt plus ou moins conſidérable, dans leurs maitreſſes varangues, on dit qu'ils ont des varangues plus ou moins aculées. Dans un même vaiſſeau, les varangues des couples extrêmes ſont plus d'acculement que celles du maître: & lorſque cet acculement devient très-grand, dans les derniers couples de l'avant ou de l'arriere, lorſque leurs branches forment entr'elles un angle fort aigu, on les nomme fourcats. — Le mot acculement eſt pris auſſi dans un autre ſens. Il eſt l'expreſſion d'un effet qui accompagne les tangages de certains bâtimens. Lorſqu'une lame telle que *lqr* (Fig. 41, G.) s'avance ſous la proue d'un vaiſſeau; elle l'enveloppe graduellement, & la preſſe de s'élever avec une viteſſe plus ou moins grande de rotation. Ce mouvement ne peut naître, ni continuer, ſans que la poupe ſoit auſſi ſollicitée a s'immerger plus profondément; mais en conſidérant

la vaſte capacité des hanches de tous nos bâtimens, & l'inégalité qui toujours eſt établie, à fleur d'eau, entre l'avant & l'arriere, on doit reconnoître que la rotation commencée par le choc d'une lame contre la proue, doit, dans certains vaiſſeaux, être retardée irréguliérement & bruſquement par la réſiſtance énorme que la poupe éprouve à s'enfoncer ſous l'eau, pour ſuivre le mouvement ſimultané de la proue. Il réſulte de cette contrariété, une eſpece de ſecouſſe, qui trouble le tangage & cette ſecouſſe reçoit le nom d'acculement.

ACCULER. v. n. Avoir des acculemens dans les tangages. (Voyez Acculement ſuivant ſa ſeconde acception.) *To be pooped.*

ADDONNER. v. n. Devenir favorable; *to veer aft; to come in favour*; cela ſe dit d'un vent, d'abord plus ou moins contraire, lorſque ſa direction vient à changer, & permet de l'employer avec plus d'avantage qu'auparavant à faire ſuivre à un vaiſſeau une route déterminée : c'eſt-à-dire, lorſque, ce vaiſſeau étant dirigé vers le terme d'une certaine route propoſée, la nouvelle direction du vent fait un angle plus grand avec le plan des voiles déployées. — Le vent addonne d'un quart ou de deux quarts, lorſque ſa nouvelle direction fait avec la précédente un angle de 12° ou 23° environ. (Dès que le vent addonne, on met en route.) — Le vent addonne auſſi à un vaiſſeau, lorſque celui-ci peut reprendre une route que les vents, régnans précédemment, l'avoient forcé d'abandonner.

ADENT. ſ. m. Entaille, ou partie ſaillante, travaillée ſur les faces correſpondantes de deux ou pluſieurs pieces de bois pour aſſurer leur aſſemblage & leur liaiſon, lorſqu'elles ſont réunies enſemble. C'eſt ainſi que ces pieces ſe touchant par des faces qui préſentent des excavations & des excédens, ſous des formes aſſorties, s'endentent & s'accrochent mutuellement, de maniere à ne pouvoir être ſéparées, ou gliſſer l'une ſur l'autre. — On voit des adents dans les pieces repréſentées (Fig. 14, C.). Il y a, des adents quarrées dans les pieces compoſantes des mâts (Fig. 9 & 11. A.); des adents à crémaillere, dans les pieces de vergue (Fig. 15.) On voit, en *quio* (Fig. 65, C.) la forme des adents, *tablings of the Beams*, propres à l'aſſemblage des pieces particlles d'un bau; en a (Fig. 17.) ſont les adents des pieces d'une ferre bauquiere. Il y a des adents à queue d'aronde en *b.* (Fig. 17, C.) L'adent T, du taquet de gorgere, (Fig. 22, C.) eſt nommé un adent à croc ou à contre.

ADMINISTRATION des Ports. ſ. f. Elle conſiſte à gouverner, diriger & conduire les travaux ou les opérations dont on s'occupe dans les ports de mer, pour le ſervice de la marine du Roi. Elle embraſſe auſſi, la recette, la dépenſe, ainſi que la comptabilité, ſoit des matieres employées dans ces vaſtes arſenaux, ſoit auſſi des

deniers diſtribués pour le paiement, ou des fournitures, ou des ouvriers, ou de toutes les perſonnes au ſervice de Sa Majeſté dans la marine. De là eſt venu la dénomination d'officiers d'adminiſtration des ports & arſenaux, parce que les fonctions de ces officiers, ſont d'adminiſtrer dans les ports du Roi, la juſtice, la police & les finances, de recevoir, conſerver, & délivrer toutes les matieres qui ſont néceſſaires pour les travaux des ports ou les approviſionnemens des vaiſſeaux; de faire les marchés & les adjudications de ces matieres ou de ces ouvrages; de paſſer les revues & ordonner le paiement des officiers, des troupes, des gens de mer, de toutes les perſonnes employées par Sa Majeſté dans la marine; de faire les enrôlemens & les levées des ouvriers ou des gens de mer; de diſtribuer les équipages ſur les bâtimens, de faire fournir tout ce qui eſt accordé par les ordonnances, pour l'armement complet des vaiſſeaux. Toutes ces fonctions ſont remplies ſous l'autorité immédiate des Intendans de Marine, par des officiers, *civil officiers*, qui ſont connus dans les ports ſous les noms de Commiſſaires-Généraux, Contrôleurs, Commiſſaires ordinaires & ſurnuméraires, des ports & Arſenaux, & Gardes-Magaſins.

Affaler. v. a. Aider, faciliter, la deſcente d'un cordage qui paſſe ſur des poulies. C'eſt écarter tous les obſtacles, qui peuvent l'arrêter dans les points qu'il touche dans ſon cours, & l'empêcher d'obéir aux puiſſances qui tendent à le faire changer de poſition. — A bord d'un vaiſſeau on affale ſouvent, les cargues des voiles, les driſſes des vergues, les garans des caliornes, des candelettes, d'un palan, *to ſhift a tackle*; &c. Un homme qui deſcend le long d'un cordage eſt dit s'affaler; & ce dernier ſens eſt donné par extenſion. (Affaler un objet par un palan. *To lower any thing by a tackle.*) c'eſt le faire deſcendre à l'aide d'un palan.

Affaler. v. p. Un vaiſſeau eſt dit être affalé ſous une côte, *to be embayed, to be upon a lee ſhore*; lorſque ſa poſition relativement à la direction de la côte & à celle du vent, eſt devenue telle, qu'il ne lui reſte le choix d'aucune route qui puiſſe à l'aide du vent l'éloigner de cette même côte. Quelquefois les courans ou une grande dérive, ou des changemens de vent, le placent dans une ſituation auſſi dangereuſe par ſes conſéquences; & ſi elle eſt l'effet d'une certaine négligence dans la manœuvre ou la conduite d'un vaiſſeau, alors on dit que ce vaiſſeau s'eſt laiſſé affaler. *To entangle herſelf upon a lee ſhore, or upon the land.*

Affiner. v. a. Devenir plus beau. Le temps eſt dit affiné & s'affiner lorſque les nuages ſe diſſipent, & que le ciel devient & plus clair & plus ſerein.

AFFINER. v. a. Rendre plus fin. Cela ſe dit du chanvre dans les corderies des ports, lorſqu'on le paſſe ſur des peignes ſerrés, afin de l'obtenir fin, beau, & propre à faire le fil avec lequel les voiles ſont couſues, & quelques cordages ſont compoſés.

AFFLEURER. v. a. Dans le ſtyle ordinaire, c'eſt réduire, deux objets qui ſe touchent, à un même niveau. Dans la langue des marins, toute piece de bois eſt dite en affleurer une autre, *to fay*, lorſqu'en touchant celle-ci, par quelque face que ce ſoit, elle n'en dépaſſe pas les bords. Ce mot eſt ſouvent employé comme ſynonime, avec toucher, ou être en contact.

AFFOLÉE. (Aiguille) ou folle, adj. On nomme ainſi l'aiguille d'une bouſſole, lorſque la force magnétique, qui agit ſur elle, étant altérée ou détruite par quelque cauſe étrangere, ne l'oblige plus comme auparavant, d'affecter une ſituation conſtamment dirigée vers les poles magnétiques. Elle paroît alors preſqu'indifférente à toute ſorte de direction. — Souvent une aiguille aimantée n'eſt affolée que pour quelques inſtans ; d'autres fois l'altération de ſa force eſt ſi grande, que l'aiguille ne revient plus d'elle-même à ſa direction primitive, lorſqu'elle en a été écartée.

AFFOURCHE. adj. & Affour. Titre diſtinctif, d'une certaine ancre & de ſon cable, à bord d'un vaiſſeau. On dit, l'ancre d'affourche, le cable d'affourche de tel bâtiment. Voy. ancre, cable & affourcher.

AFFOURCHER. v. a. *To moor accroſſ.* Un vaiſſeau eſt dit affourcher, lorſqu'après avoir mouillé ou laiſſé tomber une premiere ancre, ſur le fond de la mer, il en mouille une ſeconde. Souvent, l'une ſert à ſoutenir le bâtiment, contre l'action du flux ou de la marée affluente, & l'autre contre le reflux. Quelquefois auſſi, les réſiſtances réunies de ces deux ancres dont les pattes ſont engagées dans le fond de la mer, ſervent à maintenir ce vaiſſeau, contre l'effort violent ou d'un vent furieux ou d'une groſſe mer ; & comme dans cette réunion, les cables qui tiennent aux ancres, forment alors entr'eux une eſpece de fourche, cet état des choſes où cette forme a ſans doute fait donner, à cette maniere d'opérer, le nom d'affourcher. — Des deux ancres qu'un vaiſſeau mouille pour être affourché, celle qui eſt la plus petite porte ſeule le nom d'ancre d'affourche & ſon cable nommé cable d'affourche n'eſt que de 120 braſſes. — Lorſque ces deux ancres doivent concourir enſemble à ſoutenir un vaiſſeau contre les efforts ſouvent réunis des lames & d'un vent violent, elles ſont ſituées de maniere que la ligne droite qu'on imagineroit menée de l'une à l'autre eſt toujours perpendiculaire à la direction du vent régnant. — Comme ces deux ancres, par leſquelles un vaiſſeau eſt affourché, peuvent toujours être imagi-

nées aux extrêmités d'une ligne droite, qui a par conſéquent une direction déterminée, à l'égard des points principaux de l'horiſon ; cette direction ſert aux marins, pour déſigner la poſition actuelle ou néceſſaire des ancres d'un vaiſſeau dans un mouillage particulier. --- (Ils diſent, par exemple, qu'un bâtiment eſt affourché NE & SO, lorſque l'une des ancres mouillées eſt au NE de la ſeconde. — C'eſt par de telles expreſſions qu'ils indiquent aux navigateurs, comment ils doivent s'affourcher, ou ſituer leurs ancres dans des parages qui impoſent l'obligation d'uſer de prévoyance ou de précautions, contre les vents, ou les courans, ou la groſſe mer habituelle, ou les marées. ---) Un vaiſſeau a-t-il mouillé une premiere ancre ? S'il s'en éloigne enſuite à la voile, pour en venir mouiller une ſeconde dans un lieu convenable, alors c'eſt affourcher avec le vaiſſeau ou à la voile, *to moor accroſſ under ſail.* — On diſtingue cette maniere d'affourcher de celle qu'on nomme affourcher avec la chaloupe. Dans celle-ci, le vaiſſeau a-t-il mouillé une premiere ancre, c'eſt ſa chaloupe qui ſert à tranſporter l'ancre d'affourche au-deſſus du lieu qui lui eſt aſſigné, & arrivée là, cette ancre eſt alors jetée à la mer. --- Lorſqu'un vaiſſeau eſt forcé de mouiller trois ancres, pour qu'elles ſe ſoutiennent enſemble contre les efforts qui tendent à l'entraîner, alors quelques marins diſent qu'il eſt affourché, en patte-d'oie ou en barbe de chat. --- Si le lieu des deux ancres mouillées, eſt bien ou mal choiſi, alors un vaiſſeau eſt bien ou mal affourché.

Affraichir ou Fraîchir. v. n. Devenir plus frais ou plus fort. Cela ſe dit du vent, qui affraîchit, lorſque ſa viteſſe d'abord foible reçoit de nouveaux accroiſſemens ; & on dit affraîche ! pour exprimer le deſir d'une augmentation modérée dans la force d'un vent régnant. (Le vent fraîchit ou affraîchit ; les vents vinrent à fraîchir.)

Affranchir. v. a. C'eſt à l'aide d'une ou pluſieurs pompes, élever du fond d'un vaiſſeau, un volume d'eau plus grand, que la mer environnante, ne peut en introduire par les ouvertures accidentelles qui ſe ſont faites à la carene. *To free, or to free a ſhip.*

Affrétement. ſ. m. Louage d'un bâtiment de mer, & dont les conditions ſont convenues avec le propriétaire, ou pour un voyage, ou pour un temps déterminé. *The chaſtering of a veſſel.*

Affréter. v. a. Prendre à louage un bâtiment, ſuivant des conditions particulieres. *To freight.*

Affréteur. ſ. m. Titre diſtinctif d'une perſonne qui prend ou tient un bâtiment de mer, à louage *Freighter.*

Affut. ſ. m. *Carriage* Un affût de bord, ou un affût marin, eſt une eſpece de chariot, deſtiné à porter un canon, pour en faciliter

le ſervice. Sa forme eſt repréſentée par *dſet*, (fig. 32. C.) Il roule ſur quatre petites roues, & il ſert ſoit à retirer, le canon qu'il porte, en dedans du vaiſſeau, ſoit à le mettre en batterie, ou au ſabord *Im*, en faiſant ſortir ſa volée hors du vaiſſeau. — Le canon, dans cette figure, paroît monté ſur ſon affût, où il repoſe en *e* par ſes tourillons. — Un affût garni eſt celui qui eſt fourni de tous les cordages, poulies & autres choſes néceſſaires pour l'emploi auquel il eſt deſtiné. — On donne, par extenſion, le nom d'affût aux baſes des mortiers, & des caronades, quoique leur forme ſoit totalement différente des affûts de canon.

Affuter. v. a. Aiguiſer, rendre plus tranchant. C'eſt dans ce ſens qu'on dit dans les chantiers des ports, affûter des outils, tels que haches, herminettes, ciſeaux, &c. — Quelquefois par une extenſion extraordinaire, on dit qu'on affûte un canon lorſqu'on le place ſur ſon affût.

Aganter. v. a. Atteindre ou attraper. Terme du ſtyle le plus familier. Un vaiſſeau eſt-il en arriere d'un autre bâtiment, qui fuit devant lui? Si ſa marche eſt plus rapide, & qu'il s'en approche ſenſiblement, ce vaiſſeau agante celui qui le précede. — Les Marins ſe ſervent auſſi de ce mot ſuivant l'acception des termes ſaiſir & attraper.

Agréer. v. a. Voyez gréer, qui eſt un terme plus en uſage, & plus généralement adopté. Il dérive d'agrès. Voyez ce mot.

Agréeur. ſ. m. Voyez gréeur.

Agrener. v. a. *To bale the boat.* Vuider l'eau qui ſe trouve accidentellement dans un canot ou une chaloupe.

Agrès ſ. m. *All the riggings of the ship.* Nom collectif, qui exprime l'aſſemblage des poulies, cordages, voiles & vergues qui ſont néceſſaires à un vaiſſeau pour qu'il ſoit ſuſceptible d'être mu à l'aide du vent. Les mâts ſeuls, ne ſont pas compris ſous cette dénomination générale, mais les haubans, les étais & les autres manœuvres dormantes ou courantes n'en ſont pas exceptés.

Aide. ſ. m. *Mate.* Ce terme eſt en uſage ſur les vaiſſeaux & dans les ports, pour diſtinguer des perſonnes dont l'emploi eſt de travailler à certains objets concurremment avec d'autres perſonnes, mais en ſous-ordre. C'eſt dans ce ſens qu'il faut entendre les titres d'aides, canonniers, charpentiers, calfats, voiliers, &c.

Aiguade. ſ. f. *Wattering place.* Source d'eau douce, ſituée ſur les bords de la mer & qui peut facilement fournir aux approviſionnemens d'un vaiſſeau ou de pluſieurs.

Aiguille. ſ. f. Ce terme eſt employé avec pluſieurs acceptions différentes, 1°. c'eſt le nom d'un petit bateau de pêche, employé

ſur quelques rivieres. 2°. On donne le nom d'aiguilles de carene, *out riggers*, à de longues & fortes pieces de bois qui ſervent à étayer les bas-mâts d'un vaiſſeau lorſqu'il eſt abattu en carene. Comme les puiſſances employées à incliner ce vaiſſeau latéralement, ſont appliquées près de la tête de ſes mâts, c'eſt auſſi dans cette partie qu'ils ſont ſoutenus, du côté de l'inclinaiſon, par des aiguilles dont le pied repoſe ſur le pont. Ces aiguilles de carene ſont auſſi nommées aiguilles de mât. 3°. Il y a des aiguilles d'éperon ou de taille-mer. *Upper part of the knee of the head.* Ce ſont deux pieces de bois courbées avec grace & placées dans le plan diamétral du vaiſſeau, de maniere qu'elles ſont appuyées par une extrêmité ſur la face antérieure de l'étrave, immédiatement au-deſſus du taquet *d* de la gorgere (fig. 1. P.). Elles s'élancent au-delà de l'étrave & en avant du vaiſſeau & s'élevent preſque parallélement l'une à l'autre, juſqu'aux points *c* & *b* pour préſenter un appui à la figure emblematique qui eſt placée ordinairement dans ces points extrêmes d'un bâtiment. Ornées de ſculpture, ainſi que la piece de bois qui remplit l'intervalle qui les ſépare, elles ſervent à l'embelliſſement de l'éperon dont elles ſont partie. 4°. Une aiguille aimantée, *magnetical needle*, eſt un morceau d'acier trempé, auquel on a communiqué la vertu magnétique. La forme longue & étroite qu'on lui donne ordinairement, l'a faite dénommer aiguille, & la propriété, qu'acquierent ces aiguilles lorſqu'elles ont été touchées par un aimant généreux *Load ſtone*, de ſe diriger vers les poles magniques de la terre, les a fait diſtinguer ſous le nom d'aimantées. 5°. Il y a des aiguilles employées par les voiliers, pour coudre les laizes de toile dont les voiles ſont compoſées, ainſi que les ralingues, ou les cordages qui entourent & fortifient ces aſſemblages. Entre ces aiguilles, certaines ſont nommées aiguilles à voile, aiguilles de tré ou de trévier, *ſail needle*. Elles différent par leur forme, des aiguilles communes. Celles-ci ſont arrondies dans le ſens de leur épaiſſeur & preſque ſur toute leur longueur. Les aiguilles à voiles, au contraire, ſont cylindriques depuis le chas juſqu'au milieu de leur longueur, & l'autre partie eſt de forme pyramidale à trois faces triangulaires. Leurs dimenſions ſont variées, pour les rendre propres à différens ouvrages; & elles les font diſtinguer ſous les noms d'aiguilles, à groſſe ralingue, *bolt rope needle* d'aiguilles à moyenne & à petite ralingue, *larger ſail needle*, à œillet, à couture, *common ſerving needle*. Celles de ces aiguilles dont le chas eſt fait pour recevoir du merlin, ſont nommées aiguilles à merliner. 6°. Enfin il y a des aiguilles de fanal, *lantern braces*, qui ſont des barres de fer, fixées par une extrêmité au couronnement d'un vaiſſeau & faites pour ſoutenir un fanal élevé qui eſt placé ſur leur extrêmité ſupérieure (fig. 3 & 6 v.)

AIGUILLETAGE. ſ. m. Faire un aiguilletage, c'eſt lier, attacher, réunir deux objets enſemble par le moyen d'un cordage plus ou moins fort & long, & qui, par cet uſage, porte le nom d'aiguillette. Les poulies, (fig. 15, 17, 25, 26, 38, 39, m.) ſont ainſi retenues dans les places où elles peuvent être utiles, par un aiguilletage, ou plutôt par une aiguillette qui paſſe dans leur eſtrope & qui les lie à des points fixes. — On voit des aiguilletages formés en *y* & *q* (fig. 43. M) pour réunir ou marier les extrêmités d'une tournevire. — La figure 23. M en offre un ſemblable en *b*. — Lorſqu'un canon, eſt à la ſerre, dans un vaiſſeau, (comme dans la fig. 32. C) ſa volée eſt ordinairement aiguilletée à une boucle qui eſt fixée au-deſſus du ſabord & dans la muraille du bâtiment.

AIGUILLETTE. ſ. f. 1°. C'eſt le nom d'un petit cordage employé à faire un aiguilletage, c'eſt-à-dire à lier deux objets l'un à l'autre ou l'un au bout de l'autre, ou l'un auprès de l'autre. On le nomme auſſi aiguillette pour amarrage. *Knittles* ou *lashings*. Ses dimenſions varient ſuivant ſon uſage & les efforts qu'il eſt deſtiné à ſoutenir. — Lorſqu'un canon eſt à la ſerre, ſes bragues & ſes palans qui le contiennent, reçoivent un nouveau degré de tenſion, à l'aide d'une aiguillette particuliere qui entoure, rapproche & ſerre étroitement toutes leurs branches. 2°. On déſigne quelquefois ſous ce nom, une eſpece de fouet, ou de cordage attaché à la tête d'une boſſe. *Laniards of the ſtoppers*. v. boſſe. 3°. Il y a auſſi des aiguillettes de carene, *Careening geers*, qui ſont des bouts de corde avec leſquels on attache des caliornes, qui ſervent à abattre un vaiſſeau, ſoit à la tête des mâts, ſoit au ponton qui fait fonction de point d'appui pour produire cette inclinaiſon latérale d'un bâtiment. 4°. Enfin on donne le nom d'aiguillette de porque, *upper ſuttock riders*, à la derniere alonge, ou à l'alonge la plus haute, de certains couples nommés porques, qui ſont faits pour fortifier intérieurement la carcaſſe d'un vaiſſeau. Si on examine la fig. 53. C, on doit remarquer dans l'intérieur du couple, qui y eſt repréſenté, un ſecond couple *yaPx*, qui lui eſt appliqué dans ſa concavité, & ſur les vaigres qui le recouvrent. Lorſque chaque branche d'une telle porque, s'éleve au-deſſus du premier pont *b*, l'alonge qui de chaque côté, ſert à la prolonger, eſt la ſeule qui porte le nom diſtinctif d'aiguillette de porque.

AIGUILLETER. v. a. *To ſeize or to lash*. Attacher. C'eſt faire un aiguilletage (v. ce mot.) (Aiguilleter un palan, *to ſeize*; aiguilleter une poulie, *to frap or rack à tackle*; aiguilleter une coſſe; aiguilleter un croc de palan, *to mouſſe à look*, &c.)

AIGUILLOTS. ſ. m. *Pintles*. On donne quelquefois ce nom aux

gonds tels que *u* (fig. 59. C) dont le gouvernail eſt garni pour être attaché à l'étambot d'un vaiſſeau. Ils ſont à cet effet introduits dans les ſémelots, *googings*, (*bcc* fig. 58) qui ſont fixés ſur l'étambot par les branches *ab*, *cd*. Cet aſſemblage des aiguillots & des ſémelots, qui eſt ſouvent déſigné ſous le nom général des ferrures du gouvernail, *hinges*; ſert à faciliter le mouvement de cette machine importante, ainſi qu'à varier ſon obliquité à l'égard du plan diamétral du vaiſſeau, ſoit à tribord, ſoit à babord.

Aile. ſ. ſ. On donne ce nom quelquefois à un aſſemblage de planches, dont la forme eſt longue, platte, peu épaiſſe & d'une largeur variée qui préſente la figure de la ſemelle d'un ſoulier. Si cette reſſemblance lui fait porter le nom de ſemelle, il reçoit auſſi celui de dérive *lee board*, à cauſe de ſon uſage pour diminuer la dérive des petits bâtimens. V. dérive. — Il y a dans les tourets, qui dans les corderies des ports, ſervent à devider du fil caret, des parties auxquelles on donne le nom d'ailes de touret. Ces ailes ſont deux planches en croix, qui placées dans des plans paralleles, à l'extrêmité de l'axe du touret auquel elles ſont perpendiculaires, ſervent à maintenir ſur le touret le fil dont on l'enveloppe. — Dans une armée navale, comme dans une armée de terre, ou diſtingue des ailes, *wings of a fleet*. — Dans la cale d'un vaiſſeau, on nomme ailes de l'archipompe, *wings of the hold*, les eſpaces qui de chaque côté de l'archipompe ſéparent celle-ci de la muraille du vaiſſeau.

Ain. ſ. m. Hameçon. *Shark-hook.*

Air *de vent*, ſ. m. *Point of compaſſ.* Tout rayon mené du centre de l'horiſon à un point quelconque de ſa circonférence, eſt un air de vent. Entre ces rayons, il en eſt 32 qui ſont diſtingués par des dénominations particulieres. Ceux qui ſont dirigés au nord, au ſud, à l'eſt & à l'oueſt, portent les noms de ces points cardinaux, & en les écrivant, on les déſigne par les lettres initiales, N, S, E, O. *North*, *ſouth*, *eaſt*, *weſt*. Les 28 autres qui, avec les premiers, partagent l'horiſon en 32 parties égales, reçoivent des noms aſſortis à leur poſition, relativement aux points N, S, E & O. Celui qui tient le milieu entre le N & l'E, ou le N & l'O; ou le S & l'E; ou le S & l'O; a un nom compoſé de ceux des airs de vent dont il eſt l'intermédiaire. On nomme ces airs de vent NE, ou NO, ou SE, ou SO; on prononce Nordai, Norrouai, Suai, Surroua. *North-eaſt*, *North-weſt*, *South-eaſt*, *South-weſt*. Les mêmes conſidérations ont fait nommer NNE, NNO, ENE, OSO, ESE, ONO, SSE, SSO, ceux qui partagent également l'eſpace du N au NE; du N au NO, &c. *North-North-Eaſt*; *North-North-Weſt*, *&c.* & on prononce nornordai, nornorroua, ainordai, ouanorroua, ouaiſurroua, aiſuai, ſuſuai, ſuſurroua.

Enfin,

Enfin les airs de vent placés à égale diſtance, du NNE & du N, du NNE & du NE, &c. reçoivent les noms de N $\frac{1}{4}$ NE, *North-By eaſt*; NE $\frac{1}{4}$ N, *North-eaſt By north*, &c., & on prononce, norquart nordai, nordai quart de nord, &c. Cette dénomination vient de ce qu'ils correſpondent au quart de la diſtance qui ſépare, le N & le NE; le NE & le N, &c. — Lorſque la direction de la route d'un vaiſſeau, ou des lignes menées d'un obſervateur à des objets relevés, ne ſont paralleles à aucun des airs de vent les plus voiſins, alors on déſigne leur poſition par l'un des airs de vent le plus voiſin & par le nombre des degrés de l'angle qu'elle forme avec ce même air de vent. — Un vaiſſeau qui s'avance ſur un de ces airs de vent, eſt dit, faire tel air de vent, courir à tel air de vent, *to ſail on N courſe*. — La poſition d'un objet eſt indiquée par les marins, en diſant que cet objet eſt vu à tel air de vent, ſur tel air de vent, ou qu'il eſt a tel air de vent.

AIRE. ſ. f. *Way of a ſhip*. Viteſſe d'un vaiſſeau. Ce mot peut tirer ſon origine du mot latin *area* qui veut dire eſpace. Car la meſure de la viteſſe d'un vaiſſeau eſt toujours l'eſpace qu'il parcourt dans l'unité de temps. — Avoir de l'aire, c'eſt avoir de la viteſſe, *to have freſh way trough the water*. — Un vaiſſeau doit prendre de l'aire, *to be under way*, auſſi-tôt que le vent frappe dans ſes voiles. — Pour gouverner facilement, il faut qu'il ait de l'aire, *ſteerage way*. — On doit donner de l'aire à un bâtiment, *to give the ſhip way* en faiſant frapper le vent dans ſes voiles; & on amortit ſon aire en diminuant l'action des puiſſances motrices.

AJUST. ſ. m. Nœud formé pour réunir & lier enſemble, ou les extrêmités de deux cordages, ou les deux parties d'un cordage rompu.

AJUSTER. v. a. Faire un ajuſt. Voyez ce mot. — On dit auſſi qu'on ajuſte un jas, lorſqu'on en garnit la verge d'une ancre. C'eſt établir de chaque côté, ſur l'extrêmité de la verge d'une ancre & perpendiculairement au plan de ſa croiſée, deux pieces de bois égales. Elles compoſent enſemble un jas lorſqu'appliquées l'une ſur l'autre, elles ſont réunies étroitement par des liens de fer qui ceignent cet aſſemblage en divers points de ſa longueur. La fig. 19, M; préſente les deux pieces ſéparées d'un jas, *ſtock*; & on les voit en *ab* (Fig. 70.) exactement aſſemblées & ajuſtées ſur l'extrêmité de l'ancre *cuni*.

ALARGUER. v. a. S'éloigner, d'une côte, d'un écueil; ou ſe mettre au large de tout objet dont on craint l'approche.

ALESTIR. v. a. Alléger. C'eſt débarraſſer un vaiſſeau, de tout ce qui peut gêner l'exécution d'un projet qu'il doit remplir. — C'eſt auſſi ſe diſpoſer ou faire tous les préparatifs néceſſaires pour parvenir au but d'une opération.

ALIGNER. v. a. Ranger, diriger ſur une ligne donnée. Lorſqu'on conſtruit un vaiſſeau, les ſabords d'une batterie ſont diſtribués & placés ſuivant la courbure longitudinale du pont. Les préceintes, & les bauquieres ont auſſi un contour analogue à cette courbe; & ranger ainſi les ſabords, diriger ainſi le cours des préceintes & des bauquieres ou de ces ceintures d'un vaiſſeau, c'eſt les aligner en tonture.

ALIZÉ. adj. Noms de certains vents réguliers, qui dans l'étendue de la zone torride, ſouffient preſque conſtamment pendant toute l'année de la partie de l'eſt vers l'oueſt. On les nomme vents généraux dans le ſud de la ligne. --- D'autres les diſtinguent ſous le nom de vents de commerce, *trade winds*.

ALLEGE. ſ. f. *Craft or lighter.* Petit bâtiment dont le nom eſt tiré de ſon uſage. Car il eſt ordinairement employé, à recevoir & à porter momentanément, une partie de la charge des vaiſſeaux, en armement, ou en déſarmement, ou en d'autres poſitions. Il ſert à alléger un bâtiment, lorſque les circonſtances obligent de diminuer ſon tirant d'eau.

ALLEGER. v. a. Décharger d'un certain poids. Alléger un bâtiment, *to lighter a ship*, c'eſt diminuer ſa charge, ſoit afin qu'il puiſſe mieux marcher, ſoit pour qu'il navigue plus ſûrement dans une mer peu profonde. --- Alléger un cable, un grêlin, &c. *to buoy up a* cable, c'eſt faire ſoutenir une partie de leur poids par des puiſſances convenables, qui ſont appliquées en divers points de leur longueur. Des corps flottans ſont quelquefois employés pour ſoulever en quelque points le cable d'une ancre mouillée, lorſqu'au fond de l'eau, il traine ſur des rochers ou des récifs qui peuvent le déchirer ou le détruire. ---On allege une tourne-vire, ou des manœuvres en déchargeant d'une partie de leur poids, les ſurfaces, ſur leſquelles elles frottent dans leur mouvement. On allege, une écoute, une cargue, une driſſe, un bras, &c. en aidant à leur faire ſurmonter la réſiſtance que le frottement leur oppoſe, dans les poulies & dans tous les lieux où paſſent ces manœuvres.

ALLURE. ſ. f. *Trim.* Maniere, d'aller ou de marcher, ou de ſe comporter à la mer. Les allures d'un vaiſſeau ſont des qualités habituelles qu'on lui reconnoît dans la pratique. --- Il a de belles allures, lorſque, par un vent donné, & dans des mers plus ou moins groſſes, ſoit qu'il aille, vent arriere, largue, ou au plus près, il acquiert une viteſſe convenable, ſans être tourmenté par des mouvemens durs, bruſques ou précipités. --- Il n'a pas des allures douces, lorſqu'une mer agitée lui communique habituellement des mouvemens d'oſcillation ou des tangages, & des roulis, qui altèrent les liaiſons de toutes ſes parties, & qui fatiguent ſes mâts,

ALMADIE. ſ. f. Nom de certaines barques plus ou moins grandes dont l'uſage eſt adopté dans les Indes & ſur la côte de guinée.

ALONGE. ſ. f. Piece de bois, employée pour alonger ou prolonger une autre piece de bois. — Dans un vaiſſeau, chaque couple a des alonges *futtock timbers*, qui ſont des pieces placées, à la ſuite, des varangues & des genoux, pour former ſes deux branches & leur donner une longueur convenable. Telles ſont (fig. 89, C.) les pieces, *cg* placée au bout de la varangue *aoc*, *fh* miſe à la ſuite du genou *df*, & les autres pieces *gi*, *hk*, *il*, *km*, qui compoſent enſemble une branche du couple repréſenté dans cette figure. Ces alonges ſont diſtinguées d'après leur rang, par les noms de premiere alonge, 2e, 3e, 4e, 5e, & allonge de revers, *top timber*. Cette derniere *km* eſt ainſi dénommée parce que ſa partie ſupérieure *lm* ſe recourbe dans un ſens oppoſé à la courbure de ſa partie inférieure *lk* & préſente ſa convexité à l'intérieur du couple. — Dans une porque qui eſt auſſi une eſpece de couple, on nomme alonges de porque, *futtock riders*, toutes les pieces qui miſes bout-à-bout, en compoſent les branches avec ſa varangue & ſes genoux. — A l'extrêmité des eſtains (fig. 60, C.), *lg* ou *kg*, on établit une piece, telle que *ki* de chaque côté, & qui eſt nommée alonge de corniere, *top timber of faſhion-pieces*. — Dans la compoſition de la partie extrême & antérieure du corps d'un vaiſſeau, (fig 38, C.) il y a des pieces *t* qui ſont placées verticalement à la ſuite l'une de l'autre pour former ſa hauteur, & qui portent le nom d'alonges d'écubiers. *Hawſe pieces*. Preſſées & multipliées elles rempliſſent l'eſpace qui reſte entre l'étrave & le dernier couple de l'avant ; & leur dénomination vient de ce que les trous ou les écubiers *d* & *i* ſont percés dans ce même eſpace. — Celles de ces alonges qui ſont accollées à l'étrave ſur chacune de ſes faces collatérales, reçoivent le nom d'apôtres, *knight heads or Bollard timbers*. — Il y a auſſi à l'arriere d'un vaiſſeau & dans ſa poupe, des alonges de tableau ou de poupe *taffarel timbers*; ce ſont des pieces, qu'on voit en place (fig. 2, P.) & qui s'élevent du ſecond pont, aux points *q*, *i*, *z*, *n* & pour ſervir de prolongement aux montans de voute juſqu'au couronnement *nm*. — Enfin, pluſieurs autres pieces de bois, nommées alonges, entrent dans la compoſition, des marſouins, de la courbe de capucine, des jumelles & des pieces de mât, pour ſervir à leur donner une longueur convenable. Voyez ces derniers mots.

ALONGER. v. a. Développer ou étendre un cordage ſuivant ſa longueur, c'eſt l'alonger, *to ſtretch*. — Alonger un cable, *to haul up a range, of the cable on deck*, c'eſt étendre ſur le pont d'un vaiſſeau une partie de la longueur totale de ce cable, afin qu'entraîné

par l'ancre à laquelle ſon extrêmité eſt attachée il puiſſe la ſuivre ſans obſtacle juſqu'au fond de l'eau, au moment où elle eſt mouillée. — On alonge des driſſes, des écoutes & d'autres manœuvres, afin que rangées dans cet ordre, elles puiſſent au beſoin être employées ſans embarras. — Alonger une ligne ou la ligne ſur laquelle eſt rangée une armée navale, c'eſt ajouter à ſa longueur en augmentant la diſtance réciproque des vaiſſeaux qui la compoſent. — Alonger un vaiſſeau, c'eſt augmenter ſa longueur, en le coupant tranſverſalement au milieu & en introduiſant une nouvelle tranche moyenne, plus ou moins épaiſſe, entre ſes parties extrêmes avec leſquelles on la réunit ſur une quille commune. Cette opération eſt faite quelquefois dans les ports marchands, pour compoſer un bâtiment d'une plus grande capacité, & lorſque les réparations dont il a beſoin pour aller à la mer, ſont aſſez conſidérables pour qu'un tel changement n'augmente pas extraordinairement les dépenſes qu'elles entrainent. — Alonger un cordage, une manœuvre, c'eſt auſſi en produire l'alongement, en les tirant fortement dans le ſens de leur longueur, à l'aide d'un cabeſtan. On fait éprouver ces efforts ou cette tenſion préparatoire, aux étais, haubans, galhaubans avant de les employer; à tous les cordages deſtinés à devenir des eſtropes de poulies; ainſi qu'à tous ceux qui dans l'uſage peuvent éprouver une extenſion nuiſible par ſes conſéquences. Ces efforts font tels qu'ils font caſſer la meche de toutes les auſſieres à quatre torons. — Le mot alonger conſerve d'ailleurs, dans la marine, toutes les autres acceptions qu'il peut avoir dans la langue commune.

Alumelles. f. f. Plaques de fer dont on tapiſſe les deux faces verticales des trous quadrangulaires qui ſont pratiqués dans la tête d'un gouvernail, ou d'un cabeſtan, ou d'un guindeau, afin que les barres qui ſervent à mouvoir ces machines, & dont les extrêmités ſont introduites dans ces trous, puiſſent trouver dans ces allumelles, un appui, moins ſuſceptible que le bois, de changer de forme & de réſiſtance.

Amaigrir. v. a. Rendre moins épais. Amaigrir une piece de bois, c'eſt la travailler pour diminuer ſon épaiſſeur.

Amariner. v. a. Ce terme eſt employé dans deux ſens très-différents. — Amariner un vaiſſeau, une priſe, *to man a priſe*, c'eſt en prendre poſſeſſion, lorſqu'il a été forcé de ſe rendre, ſoit après un combat, ſoit parce qu'il a été enveloppé par des forces ſupérieures. Amariner n'eſt donc qu'une priſe de poſſeſſion: & quelquefois un bâtiment qui s'eſt rendu à ſon ennemi, ou qui a annoncé reconnoitre un vainqueur en amenant ſon pavillon, ne peut être amariné,

à cauſe de la groſſe mer, qui en empêche l'accès ; ou parce qu'on ne peut l'armer d'un aſſez grand nombre d'hommes pour le garder & le conduire. --- Amariner un homme, un équipage, c'eſt l'habituer à la mer. C'eſt l'accoutumer, à marcher d'un pied sûr malgré les mouvemens continuels d'un vaiſſeau, à monter dans tous les temps, au haut des mâts, au bout des vergues, à exécuter enfin tous les travaux d'un marin. C'eſt même plier ſa conſtitution à l'état d'homme de mer : & un homme eſt amariné lorſque ſon état phyſique, eſt affermi contre ces meſaiſes qu'éprouvent ordinairement ceux que la mer ballote pour la premiere fois.

Amarque. ſ. f. Voyez baliſe qui eſt ſynonime & plus en uſage. Cependant quoique deſtinées l'une & l'autre à marquer des écueils ou à guider les vaiſſeaux, l'amarquée ſemble exprimer particuliérerement ces tonneaux qu'on tient flottans au-deſſus d'un danger, tandis que les baliſes ſont des bois élevés verticalement, ou ſur le rivage, vis-à-vis d'un banc, d'un rocher, ou ſur les écueils mêmes qu'ils doivent indiquer.

Amarrage. ſ. m. Ligature ou réunion étroite de deux objets, par le moyen d'un cordage. *Seizing, or lashing.* --- On fait un amarrage *to ſeize*, lorſqu'à l'aide d'une corde, on enveloppe de pluſieurs tours & on ſerre étroitement l'un contre l'autre deux cordages paralleles. --- L'amarrage d'une poulie eſt la ligature des deux branches, de ſon eſtrope ou du cordage qui lui ſert de ceinture. --- Le bout, d'un cable qui paſſe dans l'arganeau *c* d'une ancre, (fig. 70, M.) eſt arrêté ſur lui-même par des amarrages *s*, ou par des ligatures diverſes qui l'empêchent de ſortir de cet anneau. --- Le bout, d'un hauban, qui entoure un cap de mouton (fig. B & 87, M.) eſt lié ſur lui-même en *e* par trois amarrages, dont l'un eſt en étrive & les autres à plat. Le premier eſt placé près du cap de mouton. Là, le hauban eſt croiſé par le bout qui ceint le cap de mouton, & l'amarrage eſt fait ſur la croiſure. Pour maintenir fortement les choſes dans cet état au-delà de ce premier amarrage, le bout prolonge le hauban auquel il reſte parallele, & il lui eſt réuni étroitement par un petit cordage qui les enveloppe enſemble de pluſieurs tours preſſés, pour former ce qu'on nomme, un amarrage à plat. --- La fig. 30, M. préſente l'amarrage ou la ligature d'un taquet ſur un hauban. --- Dans la fig. 35, M. on voit un fouet attaché à l'eſtrope d'une poulie, & ce fouet ſert à fixer cette poulie ſur un cordage quelconque. Ce dernier genre d'amarrage eſt connu ſous le nom d'amarrage à fouet. --- Comme il y a de petits cordages, travaillés dans les corderies des ports, pour être employés uniquement à faire ces ligatures, on les nomme

lignes d'amarrage. — L'action d'amarrer un vaiſſeau dans un port, ou l'état d'un vaiſſeau conſidéré comme amarré dans un port, c'eſt-à-dire, comme fixé dans un point déterminé de ce port, porte auſſi par extenſion, le nom d'amarrage d'un vaiſſeau. Cet amarrage eſt fait à l'aide de gros cordages, nommés cables d'amarrage, qui attachés par une extrêmité, ou au fond de la mer, ou ſur le rivage, ſervent à retenir un vaiſſeau en repos, dans une place déſignée.

Amarre. ſ. f. *Faſt.* Cordages ou chaînes employés, à maintenir un objet dans un même lieu, ou à varier ſes poſitions. — Un vaiſſeau ſur quatre amarres eſt celui qui eſt arrêté ſur un point de la mer par quatre gros cordages, dont deux *head-faſt* le retiennent par l'avant tandis que deux autres *ſtern-faſt* s'oppoſent au déplacement de ſa poupe. C'eſt ainſi, que les grêlins, les cables, les chaines, qui à l'aide des ancres, ou d'autres points d'appui, enchaînent un vaiſſeau dans un mouillage, ſont auſſi nommés ſes amarres; & le vaiſſeau eſt ainſi ſur ſes amarres, *to be moored.* — Les amarres de port *moorings* ſont celles qui ſervent à retenir les vaiſſeaux dans les ports. — Des cordages nommés amarres ſervent auſſi à mouvoir un vaiſſeau dans un port, ou à le faire changer de place; & leur deſtination particuliere ou leur poſition relativement aux différentes parties du vaiſſeau, les fait diſtinguer par des noms particuliers. Les amarres de bout, *head-faſt*, ou de poupe, *ſtern-faſt* ſont celles, qui placées à l'avant ou à l'arriere d'un vaiſſeau tendent à le mouvoir dans ſa longueur. Il y a auſſi des amarres de travers, *Breaſt-faſt*, qui ſont dirigées perpendiculairement à cette même longueur; il y a encore des amarres de retenue qui ſont nommées ainſi à cauſe de leur uſage. Enfin les cablots ou petits cables, & les auſſieres, ſont les amarres des canots & chaloupes, lorſque dans ces bâtimens ils ont la même deſtination, que les amarres dans les vaiſſeaux.

Amarrer. v. a. Attacher ou lier une choſe à une autre. — Quelquefois c'eſt faire généralement un amarrage. Voy. ce mot. — Quelquefois auſſi c'eſt arrêter, maintenir, une manœuvre, ou un cordage dans l'état de tenſion, qu'on lui a donné, ou qu'il a reçu. On y parvient, ou on amarre ce cordage *to hitch or to belay*, en lui faiſant faire pluſieurs tours ſur un taquet tel que celui des figures (30, 36, 41, 50, 69, M.). Amarrer bonnemain, un tel cordage, c'eſt l'attacher en lui conſervant toute ſa tenſion, & par conſéquent en le tenant ferme avec la main ſans le lâcher, pendant qu'on eſt occupé à le fixer. — Faire l'amarrage, d'un palan, c'eſt l'amarrer *to rack.* — Amarrer un vaiſſeau *to moor*, c'eſt l'arrêter fortement dans un lieu, par des cordages, qu'on nomme alors ſes amarres. C'eſt

ainſi qu'un vaiſſeau au mouillage & affourché, eſt dit être amarré. — Un batiment eſt auſſi amarré, lorſque des cordages le retiennent attaché, ou à un quai, ou à un ponton, ou à un autre bâtiment. — Le commandement d'amarrer une manœuvre ſe fait par le ſeul mot amarre ? *Hitch ! or Belay ?* — Dans un vaiſſeau, les canons & tous les objets mobiles ſont ſaiſis ou amarrés, afin que les tangages ou les roulis ne puiſſent produire leur déplacement. — Dans l'adminiſtration de la juſtice, à bord des vaiſſeaux, on fait quelquefois amarrer, c'eſt-à-dire, attacher ſur un canon, un homme qui a mérité d'être fuſtigé.

AMATELOTTER. v. a. Accoupler des matelots. *To meet together.* Aſſocier deux à deux les hommes qui compoſent l'équipage d'un vaiſſeau. C'eſt donner à chacun un compagnon, avec lequel il a, un hamack ou un lit commun. Cet arrangement n'annonce pas, que deux hommes couchent enſemble dans chaque lit ; mais que la moitié de l'équipage étant de ſervice ordinairement pour veiller aux manœuvres & à la conduite du bâtiment, l'un des matelots de chaque aſſociation repoſe tandis que ſon matelot eſt de garde ou de quart.

AMENER. v. a. Abaiſſer. Lorſqu'on fait deſcendre des vergues, de la hauteur à laquelle elles ſont ordinairement placées dans un vaiſſeau, en les faiſant gliſſer le long de leur mât reſpectif, c'eſt les amener. Si elles portent des voiles déployées, c'eſt amener ces voiles, *to ſtrike ſails, to lower ſails.* Mais on n'amene que les voiles hautes telles que les huniers, les perroquets, lorſqu'on veut les ſouſtraire à l'impulſion du vent. Les voiles baſſes ſont ſeulement carguées ou retrouſſées dans ce même deſſein, ſans qu'on abaiſſe ou amene leur vergues. Comme le poids des vergues & des voiles, ſuffit pour les faire baiſſer, en laiſſant agir leur ſeule peſanteur ; ſouvent on les laiſſe deſcendre en les abandonnant entiérement & tout d'un coup à l'action de cette puiſſance, alors c'eſt amener en paquet, *to lower cheerly* ; ſouvent auſſi on modere leur deſcente & c'eſt alors amener en douceur, *to lower hand-ſomely.* — Lorſqu'une voile haute fait un trop grand effet, on abaiſſe quelquefois ſa vergue juſqu'à la moitié de la hauteur de ſon mât particulier : & alors on dit que cette voile eſt amenée à mi-mât. Quelquefois auſſi on baiſſe ſa vergue juſqu'à ce qu'elle repoſe ſur la tête du mât inférieur, & dans cet état c'eſt amener cette voile ſur le ton, *to lower on the cap.* — Chaque mât vertical d'un vaiſſeau, étant compoſé de pluſieurs mâts partiels placés à la ſuite les uns des autres, ſi on abaiſſe l'un de ces mâts partiels élevés c'eſt l'amener. On amene ainſi un mât de hune, un mât de perroquet. — On amene les voiles d'étai,

les focs, parce que pour déployer ces voiles il faut les élever ; & qu'on les ſouſtrait au vent en les abaiſſant, ou en les abandonnant à leur poids qui les fait gliſſer le long des cordes qui les ſoutiennent par des anneaux. — Comme une flamme, un pavillon, ſont des ſignaux de convention, ou des marques de diſtinction, qu'on éleve pour les faire connoître, on les abaiſſe, lorſqu'ils ne ſont plus néceſſaires & c'eſt alors les amener, *to ſtrike an enſign, to haul down a ſignal.* Ainſi un vaiſſeau annonce qu'il reconnoit un vainqueur, en amenant le pavillon national ſous lequel il a combattu, ou qui étoit déployé ſur ſa poupe pendant le combat. On dit alors ſimplement que ce vaiſſeau a amené. De là vient qu'en attaquant un vaiſſeau ennemi ſur lequel on a une ſupériorité décidée, on lui crie amene ? *amain ?* Lorſqu'il a baiſſé ſon pavillon, on dit, qu'il a amené, qu'il a été forcé, d'amener, ou de ſe rendre ; & lorſqu'on veut déſigner le bâtiment qui l'a vaincu, on dit qu'il a amené à tel bâtiment, ou que tel bâtiment l'a fait amener.

Amener. v. a. Ce terme qu'on prononce comme celui qui précede, en differe totalement par l'acception. Il exprime un rapport de poſition entre un vaiſſeau & des objets extérieurs. — Lorſqu'un vaiſſeau qui s'avance dans l'eſpace, parvient à relever, un autre bâtiment, ou un objet quelconque ſur une certaine direction, il eſt dit l'amener à tel air de vent. — Il amene un objet par ſon travers, lorſqu'il parvient à l'appercevoir ſur une ligne perpendiculaire à ſa longueur ou à celle de ſa quille. — Les inſtructions publiées ou données à tout vaiſſeau, pour indiquer l'entrée d'une baie, d'un havre, le lieu d'un mouillage, une route à ſuivre pour éviter des dangers, &c. préſentent ſouvent pour direction, qu'il faut amener, deux objets déſignés, l'un par l'autre ; & cela veut dire qu'un vaiſſeau doit ſe placer de maniere que ces deux objets extérieurs paroiſſent, du vaiſſeau, être rangés ſur une même ligne ; *to bring two marks in one.*

Amers. ſ. m. *Land-marks.* Objets très-apparens, viſibles à de grandes diſtances, choiſis parmi ceux que préſente une côte, & déſignés particuliérement pour ſervir à diriger les vaiſſeaux qui viennent de la mer, & à leur faire reconnoître, ou un port, ou un mouillage, ou une route ſure, ou des dangers cachés ſous l'eau. — Des inſtructions particulieres annoncent aux navigateurs les airs de vent, ou les directions, ſur leſquelles ils doivent relever ces objets, lorſqu'ils ſe propoſent de ſe rendre à tel lieu déterminé.

Ami. ſ. m. Titre général par lequel, en temps de guerre, on diſtingue les bâtimens qui appartiennent à des nations alliées ou amies ; un vaiſſeau ami ſe fait reconnoître tel, par des ſignaux de convention ; *ship in amity.*

AMIRAL. ſ. m. *Admiral.* En France, c'eſt le titre d'un grand officier, qui eſt le chef principal, de la marine, ainſi que de la juſtice & police navales. L'Amiral de France donne des commiſſions de Capitaines de la marine marchande, des ſauf-conduits, des paſſe-ports, des congés, & ſa ſignature eſt appoſée à toutes les Ordonnances du Roi, qui ſont relatives à la marine. — Dans une armée navale, le vaiſſeau qui a le pavillon de commandement, porte le nom d'Amiral *flag-ship*, & le commandant lui-même, celui d'Amiral, *flag-officer.* — Dans un port, il y a toujours un vaiſſeau qui a le nom d'amiral, *guard-ship*, parce que c'eſt à ſon bord ſeul qu'eſt déployé le pavillon de commandement. On y paſſe les revues & on y établit le principal détachement de la garde du port. — Le premier Canonnier & le premier Pilote, dans un port de Sa Majeſté, ſont diſtingués des autres perſonnes de la même claſſe, par les noms de canonnier amiral, pilote amiral. — A la côte de Terre-Neuve, le nom d'amiral de la pêche, eſt celui du bâtiment, écheur qui arrive le premier à cette iſle.

AMIRAUTÉ. ſ. f. *Admiralty-Court.* Tribunal où la juſtice eſt rendue, au nom de l'Amiral de France, dans toutes les affaires contentieuſes qui ſont relatives à la Marine marchande, ſoit en matiere civile, ſoit en matiere criminelle. L'Amirauté a des Sieges & des Bureaux dans les ports de France pour maintenir & percevoir les droits de l'Amiral.

AMOLETTE. ſ. f. Trous quadrangulaires qui ſont percés dans la tête d'un cabeſtan (fig. 28 & 29. C) ou d'un gouvernail, ou d'un guindeau pour recevoir une extêmité de chaque barre employée à faire tourner ces machines.

AMONT. Terme relatif. Le vent d'amont eſt celui qui ſemble venir directement des côtes vers la mer. — Dans le cours d'une riviere un bâtiment eſt en amont d'un autre, lorſque les eaux de la riviere deſcendent du premier vers le ſecond.

AMORTIR. v. a. Retarder le mouvement. On amortit l'aire d'un bâtiment en diminuant ſa viteſſe par des degrés plus ou moins grands, juſqu'à ce qu'elle devienne nulle.

AMORTIR. v. n. *To be neaped or ſewed.* Ceſſer de flotter. Un vaiſſeau amortit dans un port ou ſur le fond de la mer, ou dans un lieu quelconque, lorſque l'eau n'eſt plus en aſſez grande quantité pour le tenir flottant; alors ſa carene repoſe ſur le fond même. Cela arrive dans certains ports à toutes les marées, parce qu'au reflux la mer ſe retire de la côte; dans d'autres, les vaiſſeaux n'amortiſſent au reflux que pendant les ſyzigies.

AMORTISSEMENT. ſ. m. État d'un vaiſſeau qui reſte échoué, ou qui a ceſſé de flotter par la ſeule retraite de la mer.

AMPLITUDE magnétique. ſ. f. C'eſt l'arc de l'horiſon compris entre le point d'eſt ou d'oueſt marqué ſur la bouſſole, & celui du lever ou du coucher apparent d'un aſtre. — Ces points E & O ſont relatifs à la direction de l'aiguille aimantée & ſont par conſéquent éloignés des vrais points E & O du globe, de toute la variation ou de toute la déclinaiſon locale de l'aimant.

AMPOULETTE. ſ. f. *Watch-glaſſ.* Petite fiole de verre de forme conique. Deux ampoulettes jointes par leur ſommet qui eſt ouvert pour leur communication réciproque, compoſent un ſablier ou une de ces horloges qui ſont en uſage à la mer pour les beſoins journaliers. Du ſable très-fin coule d'une ampoulette dans l'autre; & la durée de l'écoulement total ayant été d'avance déterminée, donne la meſure d'un certain intervalle de temps.

AMURE. ſ. f. *Tack of the ſail.* Cordage, attaché au coin inférieur d'une voile, & qui ne porte le nom d'amure que parce qu'il eſt uniquement employé à étendre une voile, du côté d'où vient le vent. Une telle amure eſt fixée à chaque coin inférieur des baſſes voiles d'un vaiſſeau, & lorſque la direction du vent s'éloigne de celle de la route propoſée d'un vaiſſeau, on en fait uſage pour porter le coin de chacune de ces voiles déployées, c'eſt-à-dire celui qui ſe trouve du côté du vent, en avant du mât auquel chaque voile appartient. Dans le vaiſſeau repréſenté (fig. t. A) la miſaine & la grand-voile ſont orientées obliquement à la quille & le coin inférieur de ces voiles, où le point du vent, eſt porté & retenu en avant, du mât de miſaine ainſi que du grand mât, par un cordage nommé pour la premiere amure de miſaine, *fore-tack* & pour la ſeconde, grande amure, ou amure de grand-voile, *main-tack*. L'uſage de ces amures & leur poſition à l'égard du vent lorſqu'elles ſont employées, ont fait adopter par les marins des phraſes particulieres pour exprimer, l'état de leurs voiles déployées, & les changemens qui peuvent le faire varier pendant la courſe d'un bâtiment. Un vaiſſeau court, les amures à tribord ou à babord, tribord ou babord amures, *to lead on the ſtarboard or larboard tack*, lorſque le point du vent des baſſes voiles, eſt porté en avant des bas-mâts, par le moyen de leur amure, du côté du vent, à tribord ou à babord. — Un vaiſſeau change d'amures, ou change ſes amures, ou prend les amures ſur l'autre bord, *to change from one tack to another*, lorſqu'après avoir couru, les amures à tribord par exemple, on le fait tourner ſur lui-même, pour qu'il préſente au vent, le côté de babord qui auparavant étoit ſous le vent ou à l'abri du vent; & pour que les amures de babord ſoient employées comme l'étoient celles de tribord. — Comme les amures peuvent porter les points

inférieurs des baſſes voiles, plus ou moins en avant de leur mât reſpectif; le premier degré d'obliquité, qu'elles ſervent à donner aux voiles, à l'égard de la quille, eſt exprimé, en diſant alors qu'un vaiſſeau a les amures ſur bord, *to have the tacks on board.* — L'amure des baſſes voiles dans les grands bâtimens, eſt ordinairement double, afin qu'à l'aide de poulies, on puiſſe plus aiſément orienter ces voiles qui par leur étendue & ſuivant la force du vent oppoſent ſouvent une grande réſiſtance au ſuccès de cette opération. — Quelquefois l'amure ordinaire eſt accompagnée d'une amure ſimple qu'on nomme fauſſe amure & qui eſt deſtinée à ſuppléer la premiere, au beſoin. — Les voiles d'étai, d'artimon, les focs, & les bonnettes, ont auſſi une amure; c'eſt un cordage qui eſt fixé à un coin inférieur, & employé à porter ce point au vent de tous les autres points de leur ſurface. *Tack of a flay ſail; tack of a mizen-ſail; tack of a ſtudding-ſail.* L'amure de quelques bonnetes baſſes étant à pluſieurs branches, porte le nom d'amure en patte d'oie.

AMURER. v. a. *To bring a board; to haul a board the tack of a ſail; to get on board.* Fixer, du côté du vent, & ſur le bord d'un vaiſſeau, en avant du mât qui porte une baſſe voile, le point ou coin inférieur d'une telle voile. C'eſt dans ce ſens qu'on dit amurer la grand-voile *To boardamain tack*; amurer ſur tel bord, *to be upon the ſtarboard or larboard tack*, exprime auſſi, le côté tribord ou babord ſur lequel les baſſes voiles ſont amurées, ainſi que le flanc du vaiſſeau qui eſt expoſé au vent. Les baſſes voiles de la fig. 1. A, ſont amurées à tribord. — Le commandement d'amurer, ſe fait par le ſeul mot amure? Et ſi on veut déſigner la miſaine à ceux qui doivent exécuter cet ordre, on dit amure la miſaine? Ou amure miſaine? *A board fore-tack?*

ANCETTES. ſ. f. V. pattes de bouline, *cringles.*

ANCRAGE. ſ. m. Quelquefois ce mot ſignifie, un lieu du fond de la mer ſur lequel les vaiſſeaux peuvent jeter l'ancre pour les mouiller ou les arrêter ſûrement; mais dans ce ſens on dit plus ſouvent mouillage, *anchorage.* Ce mot ancrage eſt employé plus particuliérement pour déſigner certains droits qui ſont connus ſous le nom de droits d'ancrage, & qui doivent être payés par les bâtimens qui viennent mouiller, dans les ports ou havres, ou même ſur les côtes de certaines Nations maritimes. Le droit d'ancrage, *keelage, or duty of anchorage*, eſt le prix d'une permiſſion de jeter l'ancre.

ANCRE. ſ. f. *Anchor.* Machine de fer *inue* (fig. 70 M) qui eſt formée d'une verge *cn*, au bout de laquelle ſont ſoudés deux branches fortes & recourbées, *nu* & *ni*, terminées par des pattes larges, minces, & pointues, *um.* On la jette ſur le fond de la

mer, pour ſervir à maintenir, un vaiſſeau dans une ſituation convenue & choiſie, par le moyen d'un gros cordage nommé cable, qui tient par une extrêmité *ſco* à l'anneau *c* de l'ancre, & par l'autre au corps du vaiſſeau. Les parties d'une ancre ont chacune un nom diſtinctif. L'anneau *c* eſt nommé l'arganeau ; *cn* eſt la verge ; *nm* eſt un bras ; *um* eſt une patte & ſa pointe *u* eſt le bec, tandis que les autres angles tels *m* ſont nommés ſes oreilles. Le point *n* de réunion entre les bras & la verge, eſt le collet. Cet inſtrument de fer, ne peut être employé avec ſuccès, qu'autant qu'il eſt garni près de l'arganeau, de deux pieces de bois *ab*, aſſemblées ſur l'extrêmité de la verge, & dont la longueur *ab* eſt toujours perpendiculaire au plan de la verge & des bras. Cet aſſemblage *ab* eſt nommé jas, & ſon effet, eſt de forcer l'ancre, après ſa chûte, de préſenter une patte au fond de la mer, afin qu'elle le morde promptement & s'y tienne fixée autant que peut le permettre la ténacité de ce fond. (Voyez tous ces mots). — Parmi les ancres inégales, dont un vaiſſeau eſt pourvu pour un voyage, & dont le nombre eſt de ſix ordinairement. La plus forte eſt nommée grande ancre, *sheet anchor*, ou ancre de miſéricorde ; il y a enſuite les ancres de boſſoir ou de poſte, *bowers, or bow anchor*, & l'ancre de veille, *anchor that is à cock bill*, qui différent un peu de la premiere. D'autres ancres nommées ancres à jet ou de touée *kedges*, ſont fort inférieures aux précédentes & reçoivent leur nom, de la facilité qu'on trouve à les employer. Les ancres de boſſoir ſont ainſi déſignées, parce qu'elles ſont préparées pour le premier beſoin & placées ſous chaque boſſoir. L'ancre de veille également prête à ſervir, eſt traverſée, ou placée le long d'un porte-hauban de miſaine ; tandis que les ancres à jet ſont le pendant, par leur établiſſement le long du porte-hauban oppoſé. — Comme l'une des ancres d'un vaiſſeau eſt nommée grand-ancre, celle qui eſt la plus forte après elle eſt auſſi nommée ſeconde ancre, *beſt bower anchor*. — Lorſque les ancres d'un vaiſſeau ſont mouillées, elles reçoivent des noms qui les diſtinguent, ſuivant leur poſition. Une ancre de flot, *flood anchor*, ou de juſan, *ebb anchor* eſt celle qui retient un vaiſſeau contre les efforts, de la marée montante ou deſcendante. — Une ancre de terre, *shore anchor*, ou du large, *ſea anchor*, eſt celle qui eſt placée entre la terre & le vaiſſeau ; ou au-delà du vaiſſeau, du côté de la mer. L'ancre d'affourche a été déſignée au mot affourche, *ſmall bower anchor*. On nomme encore ancre d'empenelle, *ſmall anchor k.dge*, celle qui liée à une plus groſſe ancre, ſert à mieux aſſurer la poſition d'un vaiſſeau, par la nouvelle réſiſtance qu'elle éprouve à labourer le fond de la mer ſur lequel elle eſt mouillée. V. empenneller. Enfin il y a

des ancres borgnes. Elles portent cette dénomination parce qu'elles n'ont qu'une ſeule patte, & un anneau occupe le lieu de la branche oppoſée. Elles ne ſont en uſage, que dans les mouillages où la mer a peu de profondeur ; & ſi une patte eſt ſupprimée, c'eſt parce qu'elle pourroit endommager les carenes des vaiſſeaux, qui dans leur route paſſeroient directement au-deſſus de cette ancre. — Dans l'uſage des ancres, il y a des expreſſions qui ſervent à déſigner des circonſtances particulieres. Une ancre au boſſoir, *anchor at the cat-head*, eſt celle qui eſt ſuſpendue au boſſoir. — Une ancre eſt à pic, *a peek*, lorſque le cable par lequel elle tient au vaiſſeau, a une direction verticale. Une ancre qui laiſſe ou qui quitte le fond *anchor that is a trip*, eſt celle qui ceſſe de mordre le fond ; & une ancre qui tient bon, *anchor that holds well*, eſt celle dont la patte eſt ſolidement engagée dans le fond de la mer. — Une ancre qui chaſſe, *that comes home, that looſens from its hold*, eſt celle dont la patte laboure le fond, lorſqu'une force ſupérieure entraine le vaiſſeau qu'elle doit arrêter. — Une ancre qui tourne ſur ſa verge, *gimbleting anchor*, eſt celle, qui, dans une poſition mal aſſurée ſe couche ſucceſſivement ſur ſa croiſée & ſur ſon jas. On dit enfin, être à l'ancre, *to ride an anchor* ; être ſur deux ou trois ancres, lorſqu'on eſt ſur un vaiſſeau qui eſt retenu par une, deux ou trois ancres, mouillées ſur divers points du fond de la mer.

ANCRER. v. n Jeter l'ancre, *to anchor*. Voyez mouiller.

ANDAILLOTS. ſ. m. Eſpece d'anneau qui eſt repréſenté (fig. 3. M). On garnit d'un anneau ſemblable chaque œillet fait à des voiles triangulaires telles que *abc* (fig. 83 M) le long du côté *ab* qu'on nomme leur guindant. On en garnit auſſi le guindant des voiles repréſentées (fig. 82 & 84. M) c'eſt-à-dire des focs & des voiles d'étai ; & leur uſage eſt pour faciliter le développement de ces voiles le long des étais ou des drailles qui paſſent dans ces anneaux qu'on nomme auſſi bagues. On voit (fig. 1. A) ces voiles déployées.

ANEMOMETRE. ſ. m. Machine qui ſert à meſurer la force du vent.

ANGES. ſ. m. Si on imagine un boulet partagé en quatre parties égales, dont chacune tient à l'extrêmité d'une lame de fer, & que ces lames réunies par l'autre extrêmité, paſſent dans un anneau mobile qui leur permet de faire l'évantail, ou aura l'idée d'un ange ; & on jugera aiſément que de telles machines lancées par un canon, au travers du gréement d'un vaiſſeau, doivent en couper les cordages, les voiles & les poulies.

ANGUILLERS. ſ. m. *Limber-holes* Cannelure, pratiquée ſur la face extérieure de chaque couple d'un vaiſſeau à peu de diſtance de la

quille & preſque parallele à ſa longueur. Leur ſuite forme un canal longitudinal qui regne depuis l'avant juſqu'à l'arriere, & les planches ou bordages dont on le récouvre extérieurement, le rendent propre à conduire au pied des pompes, les eaux qui ſe répandent à l'arriere ainſi qu'à l'avant d'un vaiſſeau. — Les clefs qui ſont placées entre les varangues, ſoit dans le milieu de leur longueur, ſoit à leur extrêmité, portent auſſi une cannelure qui reçoit le nom d'anguillers & qui facilite, ou la deſcente de l'eau des parties hautes du vaiſſeau, ou leur paſſage du côté de babord à celui de tribord & réciproquement.

Anguilles. ſ. f. On donne quelquefois ce nom à certaines parties du berceau dans lequel un vaiſſeau eſt lancé à l'eau, après qu'il a été conſtruit : mais leur nom, le plus généralement adopté, eſt celui de coittes. *Ways, or buildge ways.*

Anneau. ſ. m. *Ring.* Cercle qui eſt fait, ou en fer, *iron cringle*, ou en bois, *hank* ; ou en cordes, *grummet.* On ceint d'anneaux en fer, certaines parties d'une vergue, la maſſe des maillets de calfat &c. Les quais ſont auſſi garnis d'anneaux pour ſervir à attacher des bâtimens. — On nomme auſſi anneaux à fiches, des chevilles plus ou moins grandes, dont la tête eſt percée d'un trou dans lequel paſſe un anneau ou une boucle de fer. De telles chevilles ſont auſſi dénommées chevilles à boucle. — Les marins ſe ſervoient autrefois, pour obſerver la hauteur du ſoleil, en mer, d'un inſtrument nommé anneau aſtronomique ; mais il n'eſt plus d'uſage.

Annullement. ſ. m. Signal d'annuellement ; ou ſignal pour annoncer qu'on ne doit pas exécuter un ordre qui vient d'être donné.

Annuller. v. a. Rendre nul. Le Général d'une armée navale, ayant ſignalé un ordre quelconque, par des flammes ou des pavillons, & jugeant enſuite devoir en empêcher l'exécution, fait un nouveau ſignal pour annuller le premier ou le rendre ſans effet.

Anordie. ſ. f. Coup de vent, dirigé de la partie du nord, & dont le regne eſt de longue durée.

Anordir. v. n. S'approcher du nord. On le dit du vent, lorſque ſon cours change & qu'il paroît s'avancer, plus directement qu'auparavant, des parties boréales du globe.

Anse. ſ. f. *Cove or bight.* Petit enfoncement de la mer entre des terres ; ſa forme eſt quelquefois longue & quelquefois circulaire. Les vaiſſeaux y trouvent un abri, qui eſt moins sûr que dans un port, mais meilleur, que dans les bayes où les golfes qui ſouvent offrent auſſi de ſemblables anſes ſur leur contour.

Anspect. ſ. m. *Hand-ſpeck.* Levier. Barre courte de bois, d'orme ou de frêne, dont on ſe ſert pour remuer des canons, des ancres, des

mâts, des pieces de bois, & toute ſorte d'objets d'un grand poids.

ANTENNE. ſ. f. Dans les galeres, les chebeks & d'autres bâtimens de la méditerranée, (fig. 8, 16, 24 & 25 V) les antennes *lateen yards* ſont des vergues ou de longues pieces de bois, auxquelles ſont attachées, par un de leur côté, les voiles triangulaires, dont ces bâtimens ſont garnis. — L'antenne de meſtre eſt celle qui eſt portée par le grand mât, & l'antenne de trinquet eſt celle du mât de miſaine ou du mât qui eſt ſur l'avant de ces bâtimens. — *Ab* (fig. 53. M) eſt une antenne nue ou ſans voiles. — Dans l'établiſſement d'une machine à mâter les vaiſſeaux, telle que celle qui eſt en uſage au port de Rochefort (fig. 86. M.) Les fortes traverſes en bois, *c* & *fd*, qui réuniſſent les bigues avec le mât du ponton ou de la machine, portent auſſi le nom d'antennes. — Enfin on donne le nom d'antennes à l'aſſemblage de pluſieurs rangs de bariques, qui ſont couchées les unes au-deſſus des autres dans le fond ou la cale d'un bâtiment. Toutes les futailles qui contiennent l'eau & le vin dont on approviſionne un vaiſſeau pour un voyage quelconque, ſont rangées dans la cale, ſur pluſieurs lignes paralleles à la largeur du bâtiment. Elles ſont empilées les unes ſur les autres & chaque rang inférieur de ces futailles avec tous les rangs qui lui ſont ſupérieurs, ou auxquels il ſert de baſe, forment enſemble ce qui dans l'art de l'arrimage porte le nom d'antenne.

ANTENOLLE. ſ. f. Petite antenne.

ANTOIT. ſ. m. Barre de fer, de peu de longueur, dont une extrêmité eſt pointue, & dont l'autre bout eſt coudé à angles droits. Les charpentiers, qui ſeuls font uſage de cet inſtrument dans la conſtruction des vaiſſeaux, fichent horiſontalement ces antoits dans les couples, afin qu'ils puiſſent ſervir à ſoutenir & à fixer, dans la place qui leur eſt aſſignée, les bordages ou les planches dont on recouvre ces couples. — Mettre une piece ſur les antoits, c'eſt la préſenter à la place où elle doit être établie.

APIQUER. v. a. Rendre vertical, ou donner une direction approchée de la verticale. *To top ; to peek up.* Apiquer une vergue, *to peek up a yard, or to top a ſail yard*, c'eſt l'éloigner de ſa poſition horiſontale, en la relevant par une de ſes extrêmités. — Apiquer la civadiere à tribord, *to top the ſprit ſail yard to ſtarboard*, c'eſt changer ſa poſition de maniere qu'en tirant ſur ſon extrêmité qui eſt à droite, elle vienne ſe ranger à peu près le long du mât de beaupré. On voit (fig. 1. A) la ſituation ordinaire de cette vergue, & on peut aiſément imaginer comment elle eſt placée lorſqu'elle eſt apiquée — On dit, du cable qui tient à un vaiſſeau & à une

ancre, qui repoſe ſur le fond de la mer, qu'il apique ou qu'il commence à apiquer, lorſque ſa direction eſt verticale, ou lorſqu'il approche de cette direction. Alors l'étrave du vaiſſeau (fig. 3. V), ſe trouve placée preſque verticalement au-deſſus de ſon ancre mouillée. Dans ce ſens apiquer eſt v. n.

Apostille. ſ. f. Note, qu'on ſait ſur les états du Roi, à la demande d'un créancier, & à côté du nom d'un matelot ainſi que de toute perſonne au ſervice de Sa Majeſté, des dettes privilégiées & reconnues qu'on juge devoir lui faire acquitter, en y appliquant ſa ſolde ou ſes appointemens.

Apostiller. v. a. Noter ſur les états du Roi, la demande juſte du paiement, d'une dette contractée par tout homme qui reçoit de Sa Majeſté un traitement quelconque.

Apotres. ſ. m. *Knight-heads or bollard-timbers.* Nom de deux fortes pieces de bois, qui dans un vaiſſeau ſont immédiatement appliquées ſur les deux faces latérales, de l'étrave. La fig. (69, C) préſente une de ces pieces *ab c*, accolée à l'étrave dont on voit une partie *to*. Elles ſont comptées au nombre des alonges d'écubiers, & leur tête *ab* s'éleve au-deſſus de celle *i* de l'étrave, de tout le diametre du mât de beaupré afin qu'elles ſervent à maintenir ce mât latéralement dans ſa poſition *ab* (fig. 22, C.)

Apotureaux. ſ. m. *Kevel-heads.* C'eſt le bout ſupérieur, ou la tête, de quelques alonges d'écubiers auxquelles on donne plus de longueur afin qu'elles les prolongent au-deſſus des gaillards, & puiſſent ſervir de point d'appui à Pluſieurs manœuvres ou cordages qu'on a coutume d'y attacher ou amarrer.

Apparaux (Agrès &-). ſ. *Tackle and apparel.* Nom collectif qui exprime l'aſſemblage de tous les objets néceſſaires à l'équippement d'un vaiſſeau, ſoit pour ſa mâture, ſa voilure & ſon gréement; ſoit auſſi pour ſon artillerie.

Appareil. ſ. m. *Purchaſe.* Ce nom déſigne généralement l'aſſemblage des moyens employés peur exécuter une opération méchanique quelconque, relative, ſoit aux travaux variés des ports, ſoit au ſervice des vaiſſeaux. — On fait un appareil, ou pour lancer un vaiſſeau à la mer, ou pour le mâter, ou pour le démiter, ou pour le virer en carene, ou pour le remonter ſur un chantier, ou pour le relever du fond de la mer, &c. — On diſtingue ces appareils ſous les noms d'appareils de port, d'appareils de carene: & préparer tout ce qui eſt néceſſaire pour ces opérations c'eſt faire un appareil, *to raiſe a purchaſe.* — La heuſe ou le piſton d'une pompe eſt entourée d'un morceau de feutre, ou de cuir qui lui ſert à mieux remplir la place qu'elle doit occuper dans le corps d'une

pompe,

pompe, & cette enveloppe eſt nommée l'appareil de la heuſe.

Appareillage. ſ. m. Etat d'un vaiſſeau qui vient de lever ſes ancres, & qui manœuvre, pour mettre le vent dans ſes voiles, afin de commencer une route déterminée. Faire ces préparatifs pour partir d'un mouillage, c'eſt faire ſon appareillage *to get a ship under ſail*, c'eſt être en appareillage; & ſi c'eſt ſans ſuccès dans l'exécution, c'eſt alors manquer ſon appareillage.

Appareiller. v. n. Préparer, diſpoſer, les voiles d'un vaiſſeau pour qu'il s'éloigne du lieu où il ceſſe d'être mouillé. *To ſet any ſail.* — Un vaiſſeau a appareillé ou eſt appareillé, lorſque le vent frappe dans ſes voiles, & qu'il part du lieu du mouillage *under ſail.* C'eſt dans ce ſens qu'on dit, d'une flotte, d'une armée, qu'elles ont appareillé, de tel port, de telle rade, de tel lieu.

Appareiller. v. a. Appareiller une voile, c'eſt la déployer, l'étendre & la préſenter convenablement à l'impulſion du vent régnant. *To ſet ſail.* On appareille une ancre, en la préparant, ſoit à une chûte prompte au fond de la mer, ſoit à maintenir ſûrement un vaiſſeau, lorſqu'elle aura été mouillée, ou lorſqu'elle repoſera ſur le fond, *to get ready an anchor.*

Appel. ſ. m. Direction d'un cordage tendu. — Un vaiſſeau ſe range à l'appel de ſon cable, *cable growing, on the ſtarboard bow*, lorſqu'il ſe place de maniere que la direction de ce cordage, dans ſa tenſion, eſt dans le plan vertical qu'on imagine paſſer par ſon centre de gravité. — On change l'appel d'une corde, ou d'une manœuvre qui eſt roidie par une puiſſance quelconque, en la faiſant paſſer dans ſon cours, ſur une poulie, ou ſur un rouleau, ou ſur un appui quelconque. — L'effort d'un poids ou d'une puiſſance appliquée au bout d'un cordage, eſt toujours à l'appel de ce cordage parce que la direction de celui-ci & de l'effort ſont néceſſairement ſur la même ligne.

Appeler. v. n. Etre dirigé. Un cordage appele de telle façon, lorſque dans ſa tenſion, il eſt dirigé ſur telle ligne; & ſon appel eſt la direction qu'il reçoit, de la puiſſance qui le roidit, ou des obſtacles qui le détournent dans ſon cours. — Un cordage appelle droit, lorſque dans ſa longueur, il eſt dirigé en ligne droite, du point auquel il eſt attaché, à la puiſſance qui produit ſa tenſion. Si cette longueur eſt conſidérable, il eſt dit appeller de loin; & ſi, dans quelque point de cette longueur, il eſt détourné de cette ligne droite indiquée, on dit qu'il appelle en étrive. C'eſt avec ces expreſſions qu'on fait connoître comment appellent, un cable, une manœuvre, une amarre, ou un cordage quelconque, dans un état de tenſion. — On a dans les vaiſſeaux des ſignaux convenus pour

ordonner le retour d'un canot, d'une chaloupe, des perſonnes qui ſont élo gnés de bord ; & faire de tels ſignaux c'eſt appeller à bord.

Approcher. v. n. Le vent approche, lorſque ſa direction change, & le rend moins favorable à une route propoſée. Cette façon de parler, vient de ce que le vent ne pouvant plus ſervir à faire avancer un vaiſſeau ſur cette route, lorſque ſa direction fait avec la quille un angle inférieur à 56° ou 67° (en comptant, depuis l'étrave, la meſure de cet angle), plus il eſt près de cette limite, & plus on dit qu'il approche.

Approcher. v. a. Avancer auprès. Un vaiſſeau qui s'avance de plus en plus vers une côte viſible, eſt dit approcher la terre ou approcher de terre ; *to raiſe the land.*

Appuyer. v. a. Soutenir. Appuyer la chaſſe d'un vaiſſeau, c'eſt continuer avec conſtance & ſoutenir avec ardeur la pourſuite d'un vaiſſeau ennemi. — En fait de manœuvre, appuyer les bras, c'eſt roidir plus ou moins ces cordages, pour aſſurer un ſoutien à l'extrêmité d'une vergue, dont la voile déployée eſt enflée par le vent. — On appuie les bras du vent lorſque les voiles ne ſont pas orientées tout à fait au plus près.

Araignée. ſ. f. *Crow-foot.* Aſſemblage de pluſieurs cordons tendus qui paſſant dans les trous, d'une longue moque (fig. 49, M.) attachée ſur un etai, partent de cette eſpece de centre pour ſe rendre, en divergeant entr'eux, à divers points du contour antérieur d'une hune. Les cordons ainſi arrangés compoſent, en apparence, une toile d'araignée qu'on peut remarquer près des hunes des bas mâts. (fig. 1, A.) Les cordons ſont nommés branches d'araignée, ou marticles ; & ce réſeau a été imaginé, pour arrêter les bordures flottantes des voiles de huniers & de perroquet de fougue, & les empêcher de s'engager ſous les hunes, où elles eſſuieroient des frottemens deſtructifs.

Arambage. ſ. m. Voyez abordage.

Aramber. v. a. Voyez aborder.

Arbalete & Arbaleſtrille. ſ. f. *Croſſ-ſtaff.* Inſtrument employé précédemment par les marins pour meſurer la hauteur du ſoleil. L'uſage en étant abandonné & avec raiſon, il devient ſuperflu d'en faire ici la deſcription.

Arbre. ſ. m. Nom des mâts que portent certains bâtimens tels que ceux qui naviguent dans la Méditerranée, lorſqu'ils ſont deſtinés à ſoutenir des antennes & des voiles triangulaires. On voit la forme d'un tel mât ou d'un tel arbre (fig. 53, M.) avec l'antenne *ab* à laquelle il ſert d'appui, & les fig. (8, 16, 24, 25, V.) le préſentent garni d'une voile. — Le mât de l'avant dans ces bâtimens,

eſt nommé l'arbre de trinquet, *fore maſt*; celui de l'arriere, arbre de meſtre, *main maſt*. --- Dans les corderies des ports on nomme arbre de touret, l'axe ſur lequel roule cette eſpece de devidoir.

Arc. ſ. m. Dans un vaiſſeau, l'arc, eſt la courbure qu'a pu acquérir ſa quille qui primitivement étoit droite. *Cambering of a keel.* Lorſque le bâtiment eſt à flot ſans être chargé, ſes extrêmités ne déplacent pas aſſez d'eau pour en être ſoutenues, conſidérées comme iſolées, & ſa partie moyenne, en déplace au contraire un trop grand, relativement à ſon poids particulier. Les choſes étant dans cet état, les extrêmités, plus ou moins liées étroitement au corps du vaiſſeau, s'abaiſſent d'une quantité plus ou moins grande, & ce jeu dans toute la machine produit la courbure de la quille, ou ſon inflexion. --- Après un long ſervice cet arc augmente encore, & même quelquefois la quille devient concave en certains points & convexe dans d'autres, ſans avoir une courbure réguliere & uniforme; alors ces boſſes ou ces convexités oppoſées à l'arc ordinaire, prennent le nom de contre-arc. La tonture ou le contour des ponts d'un vaiſſeau reçoit auſſi des altérations par les mêmes cauſes & on l'a nommé arc des ponts, arc de vaiſſeau. *Cambering of a ship's deck.* --- Dans une piece de bois qui eſt courbe, les charpentiers nomment arc, la diſtance du milieu de cette piece à la ligne droite qu'on imagine paſſer par ſes extrêmités Soit *aob*, (fig 72, G) le contour d'une piece de bois & *acb* la ligne droite qui paſſe par ſes extrêmités, alors *co* eſt ſon arc; & les marins nomment ainſi arc, dans une piece de bois, ou dans un vaiſſeau, ce qui généralement eſt nommé fleche. *Compass of a piece.* — Cette même figure fait auſſi connoître ce qu'on entend par l'arc d'un chantier, qui n'eſt autre choſe qu'une courbure réguliere & continue qu'on lui donne, dans le ſens de ſa longueur repréſentée par *aob*; un chantier ne reçoit cette forme, que pour l'imprimer à la quille d'un vaiſſeau qui repoſe immédiatement ſur lui pendant la durée de ſa conſtruction, & afin que cette quille paroiſſe ſenſiblement droite lorſque, le vaiſſeau étant devenu flottant après avoir été lancé à la mer, ſes extrêmités ſe ſeront abaiſſées à l'égard du milieu, en raiſon des cauſes indiquées précédemment. --- On nomme auſſi arc, *bow* un inſtrument qui reſſemble veritablement à une arme communément connue ſous le nom d'arc. Cet inſtrument eſt compoſé d'une latte pliante, & pluſieurs vis, placées ſur une piece droite qui ſert à les ſoutenir en faiſant fonction de corde, ſont employées pour faire prendre à cette latte, telle courbure plus ou moins grande, c'eſt-à-dire, telle forme d'arc qu'on veut lui donner. Cet inſtrument ſert ainſi à faire paſſer aiſément une courbe continue par pluſieurs

points donnés, & par conſéquent à tracer les contours, des liſſes d'un vaiſſeau, de ſes lignes d'eau, de ſes ponts, de ſes préceintes, &c.

ARCASSE. ſ. ſ. *Stern Frame.* Nom colletif qui exprime l'aſſemblage de toutes les pieces dont eſt compoſé une eſpece de couple, placé à l'extrêmité poſtérieure d'un vaiſſeau. L'arcaſſe eſt repréſentée (fig. 60, C.) on y voit, l'étambot *ab*, des barres telles que *mn* qui le croiſent, & qu'il ſoutient; des eſtains, tels que *lg* appuyés ſur les extrêmités des mêmes barres, des alonges de corniere *li*, & enfin des contre-cornieres *ef*. L'étambot ſeul porte tout cet aſſemblage, & lorſqu'on lui a reuni toutes les parties dénommées de l'arcaſſe, il eſt placé ſur l'extrêmité *m* de la quille *bm*, (fig. 39, C.) où ſon pied entre à tenon. Cette figure préſente le lieu que l'arcaſſe occupe, & la poſition qu'on lui donne, dans un vaiſſeau.

ARC-BOUTANT. ſ. m. Soutien, appui. Ce mot, dans la marine, conſerve ſa ſignification commune. Cependant on donne à un petit mât, ou à une longue perche qui eſt armée d'un arc à une de ſes extrêmités, le nom d'arc-boutant fetré, ou de grand arc-boutant, *main-ſail boom*; tel eſt *ed* (fig. 29, A.); on en fait uſage à bord des vaiſſeaux pour déployer le côté inférieur de la bonnette de grand-voile. Le même moyen employé pour la bonnette de miſaine, eſt quelquefois nommé arc-boutant de miſaine, *fore ſail boom.* — Dans la charpente d'un vaiſſeau, ou plutôt dans la compoſition des planchers ou des ponts d'un bâtiment, il y a des arc-boutans, *carlings*, qui ſont des bois fort courts, placés entre les baux, & perpendiculairement à leur longueur (fig. 12, P.) pour ſervir à les maintenir dans leur diſtance réciproque. — Enfin on donne le nom d'arc-boutant, à une courbe en bois telle que 5 (fig. 1, P.) qui s'appuie ſur une étance du fond d'un vaiſſeau, & qui s'éleve ſous un des baux ou une des poutres du pont ou plancher ſupérieur pour lui ſervir d'appui.

ARCHIGRELIN. ſ. m. Cordage formé de pluſieurs grêlins, commis, ou tortillés enſemble, mais ſans uſage, actuellement dans la marine du Roi.

ARCHIPEL. ſ. m. Groupe de pluſieurs petites iſles, peu éloignées les unes des autres. *Archipelago.*

ARCHIPOMPE. ſ. ſ. *Well.* Retranchement fait dans la cale d'un vaiſſeau. Elle eſt de forme quadrangulaire & ſes faces ſont quatre cloiſons qui s'élevent du fond du vaiſſeau juſqu'au premier pont. Elle ſert à envelopper le grand mât avec les quatre pompes qui ſont placées autour de lui, afin, de les défendre de tout choc dangereux, & d'en faciliter la viſite dans tous les temps. On voit le lieu

de l'archipompe en 2, (fig. 1, P.) & une de ſes ſections horiſontales en *n* (fig. 14.) à la hauteur du faux pont. On la voit auſſi iſolée en A (fig. 45, C.) --- Au-deſſous du mât d'artimon & dans la ſoute aux poudres, on forme auſſi une ſeconde archipompe pour envelopper deux pompes qui accompagnent ce dernier mât. Elle eſt nommée archipompe d'artimon, & on voit ſa place en P, (fig. 15, P.)

ARCHITECTURE navale. ſ. f. *Naval architecture.* L'art de conſtruire des bâtimens, propres à la marine militaire & marchande. Cet art conſiſte particuliérement, à tracer ſur divers plans, la forme d'un bâtiment & de chacune de ſes parties principales, d'après des principes établis ſur la théorie ou ſur une longue expérience & d'après des rapports raiſonnés ou fondés ſur l'uſage; à fixer les dimenſions des pieces qui doivent le compoſer; à preſcrire les moyens propres à lier ſolidement, entr'elles les pieces compoſantes; & à diſtribuer les emmenagemens intérieurs, de la maniere la plus convenable à ſa deſtination. Cet art doit être diſtingué de celui de bâtir qui n'eſt que l'art d'exécuter les plans de l'architecte ou de l'ingénieur qui les a tracés. Le premier eſt un art libéral, & le ſecond eſt purement méchanique. Les planches *P* & *G* pré ſentent, & les plans qu'on vient d'indiquer & des détails ſur la forme de diverſes parties d'un vaiſſeau.

ARDENT. adj. *Griping.* Un vaiſſeau eſt nommé ardent, lorſque habituellement, dans les routes obliques, il tend ſans ceſſe à venir au vent, c'eſt-à-dire, à tourner ſa proue vers l'origine du vent. Si cette tendance, lorſqu'elle eſt modérée, eſt généralement deſirée dans un bâtiment quelconque, pour faciliter certains mouvemens de rotation qu'il faut produire fréquemment, elle devient un défaut, gênant & dangereux lorſqu'elle eſt portée à un trop haut degré.

ARGANEAU. ſ. m. Anneau de fer. *Ring.* Les ancres ont un arganeau, *ring of an anchor*; tel eſt *e* (fig. 70, M). --- Il y a beaucoup d'arganeaux qui ſont diſtribués dans différens points du corps d'un vaiſſeau, & qui tiennent à de gros pitons ou de groſſes chevilles fixées dans de fortes pieces de ſa charpente. --- Il y a des arganeaux & au-deſſus de chaque ſabord & ſur leurs deux côtés, pour le ſervice des canons. Il y en a ſur les ports pour ſervir de point d'appui, à des poulies, à des cordages, &c. --- Il y en a de ſcellés dans les murs des quais pour l'amarrage des bâtimens.

ARGOUSIN. ſ. m. Homme chargé, en ſous ordre, de veiller dans les bagnes, & au milieu des travaux des ports, à la garde des forçats ou des galériens.

ARMADILLE. ſ. f. Petite armée navale.

ARMATEUR. ſ. m. *Owner, privateer.* Celui qui, à ſes frais, & pour

le commerce, ou pour la courſe, fait conſtruire & équipper des bâtimens de mer.

Armée navale. ſ. f. *Navy. Fleet.* Grand nombre de vaiſſeaux de guerre, ſous le commandement d'un officier nommé général. Une armée navale françoiſe, *French fleet*, eſt ordinairement partagée en trois parties principales nommées eſcadres, & chaque eſcadre eſt compoſée de trois diviſions. Ses mouvemens ſont ordonnés par des ſignaux & on peut voir pl. E, toutes les poſitions qu'on peut lui faire prendre dans l'état actuel de la tactique navale On dit d'une armée navale qu'elle eſt en ligne, lorſque ſes vaiſſeaux ſont rangés ſur une ſeule ligne, à la ſuite les uns des autres. — Elle eſt emboſſée, lorſque ſes vaiſſeaux ſont mouillés avec emboſſure, [voyez emboſſure.] pour ſe ſoutenir mutuellement, ou pour protéger un poſte, ou pour tout autre plan de défenſe. — On lui donne le titre diſtinctif d'armée d'obſervation, lorſque, ſans ordre pour agir hoſtilement, elle n'eſt chargée que d'obſerver les mouvemens des forces maritimes d'une ou de pluſieurs nations étrangeres dans des mers déterminées. — Sa poſition à l'égard d'une autre armée eſt auſſi déſignée en la nommant l'armée du vent, ou l'armée de ſous le vent, ſelon qu'elle eſt plus près ou plus éloignée de l'origne du vent, régnant, relativement à l'armée qui lui eſt comparée.

Armement. ſ. m. *Fitting out.* Faire l'armement d'un vaiſſeau, c'eſt l'équipper & le pourvoir, de tout qui peut être, ou devenir néceſſaire à ſa deſtination. C'eſt le máter, & le gréer ; c'eſt y établir un nombre d'hommes capables de le conduire, le manœuvrer, & le défendre ; c'eſt lui donner des vivres & des approviſionnemens convenables : c'eſt enfin, le charger, d'artillerie & de munitions, s'il eſt deſtiné pour la guerre, ou de marchandiſes, s'il eſt conſacré au commerce. — Lorſque dans un vaiſſeau, dans une eſcadre, dans une armée navale on s'occupe de tous ces objets, on dit que ce vaiſſeau, cette eſcadre, cette armée, ſont en armement. — Faire un armement, c'eſt équipper un ou pluſieurs vaiſſeaux pour exécuter une entrepriſe militaire, ou une ſpéculation de commerce. — Faire l'armement d'un bâtiment, c'eſt coopérer, à ſon équippement, au travail qu'il exige, ou en obſerver tous les détails pour ajouter à ſes connoiſſances & perfectionner ſon inſtruction. — Un état d'armement eſt celui qui préſente la liſte détaillée de tous les objets qui entrent ou qui doivent entrer dans l'équippement quelconque d'un bâtiment. — Les frais d'armement ſont l'état des ſommes payées ou à payer, pour la main-d'œuvre, dans le travail de l'équippement d'un vaiſſeau.

Armer. v. a. Préparer un vaiſſeau, pour la guerre, ou pour un

voyage de commerce. Armer un vaiſſeau, *to arm, or equip a ship*; c'eſt faire ſon armement, (voy. ce mot.) — Armer en guerre, c'eſt préparer un bâtiment pour faire la guerre, en rendant ſon équipage plus nombreux, & en lui donnant plus de proviſions, qu'il n'en reçoit lorſqu'il eſt armé en paix, ou lorſqu'il ne doit être que dans un état reſpectable, & défenſif. — Armer en courſe, c'eſt équipper un bâtiment, pour l'employer uniquement à courir ſur l'ennemi & non pour lui faire ſuivre & exécuter un voyage direct ou déterminé. — Armer une priſe, *to man a prize*, c'eſt établir, dans un bâtiment enlevé à l'ennemi, les hommes qui deviennent néceſſaires pour le conduire & le défendre, après avoir fait priſonniers tous les gens de ſon équipage. — Armer un canot, une chaloupe, c'eſt les équipper de tout ce qui peut leur être néceſſaire, pour leur deſtination, en mâts, voiles, gréement, avirons, hommes, vivres & autres approviſionnemens. *To man the boat.* — Armer les avirons, *to ship the oars, to get the oars to paſſ*, c'eſt les placer ſur le bord d'un bateau, ou en dehors d'un bâtiment de maniere qu'ils ſoient prêts à ſervir. — Armer les canons, c'eſt les charger, & les préparer pour le combat. — Armer un vaiſſeau en flûte, en marchandiſes, c'eſt faire faire à un vaiſſeau de guerre, ou à un bâtiment de courſe, les fonctions d'une flûte, qui ſont de tranſporter d'un port dans un autre, des effets ou des marchandiſes. Alors, il ne porte plus tous les canons, dont il ſeroit armé, s'il étoit mis en état de guerre, ſuivant ſa deſtination primitive qui a dirigé ſa conſtruction; & d'autres poids, en objets de commerce ou d'approviſionnemens, remplacent celui de ces canons ainſi que celui des munitions qui les accompagnent. — L'idée attachée au mot armer, a conduit à le faire adopter, par extenſion, dans certaines phraſes particulieres. — Un homme dit, qu'il eſt armé ſur un bâtiment, lorſqu'il fait partie de ſon état major ou de ſon équipage; qu'il eſt armé avec tel capitaine, lorſqu'il ſert dans un vaiſſeau ſous les ordres de ce capitaine; qu'il a été armé pendant tant de temps, lorſqu'il veut exprimer la durée de ſon ſervice, à bord d'un ou de pluſieurs bâtimens; qu'il a ordre d'armer, lorſqu'il a reçu celui de ſervir ſur un vaiſſeau.

Armure. ſ. f. Lorſque le bau d'un vaiſſeau eſt compoſé de trois pieces réunies, celle qui s'endente avec les deux autres pour les lier enſemble & former avec elles un tout ſolide, eſt nommé l'armure de ce bau. Si des trois pieces compoſantes, une ſeule forme la longueur & la largeur du bau, alors les deux autres pieces qui ſuppléent à l'épaiſſeur de la premiere, & qui s'arcboutent enſemble pour fortifier l'aſſemblage, porten en commun le nom d'armure

de bau, *middle piece of a beam.* — Dans un mât, une vergue, lorſque pluſieurs pieces ſont réunies pour les former, celles dont l'épaiſſeur ſeule ſert à completter le diametre aſſigné à ce mât ou à cette vergue, portent auſſi quelquefois le nom, d'armures de mât *ſide piece of a made maſt*, d'armures de vergues.

ARPENT. ſ. m. Large & longue ſcie, montée comme les ſcies ordinaires & dont on fait beaucoup d'uſage dans les chantiers des ports, *two hand ſaw.*

ARQUER. v. n. ſe courber en arc. *To become, broken, backed, or cambered* Prendre de l'arc. Voy. Arc. Un vaiſſeau eſt arqué, ou paroît tel lorſque ſes extrêmités ſont, ou ſemblent s'être abbaiſſées à l'égard de ſon milieu. — Un vaiſſeau s'arque auſſitôt qu'il eſt lancé à l'eau; parce que l'eau environnante, ne le ſoutient pas dans toutes ſes parties en raiſon de leur poids particulier, ou parce que ce n'eſt pas dans ce rapport que l'eau eſt déplacée, par ſes extrêmités & par ſa partie moyenne. — A la mer, un vaiſſeau battu par les lames, fatigué par ſa mâture & les efforts de ſes voiles, change auſſi de forme & prend un nouvel arc. On a même remarqué que ſa plus grande inflexion ou l'altération la plus ſenſible de ſes contours primitifs, correſpond aſſez ordinairement à la région du dogue d'armure dont on voit la poſition en *k* (fig. 1, P.) — Lorſque la quille d'un vaiſſeau n'eſt plus en ligne droite, on dit qu'elle eſt arquée; *cambered keel.* — Un pont qui n'a plus ſa premiere tonture, après un certain ſervice, eſt auſſi un pont arqué *cambered deck.* — Un vaiſſeau enfin, dont la courbure longitudinale, n'eſt plus réguliere & uniforme, eſt un vaiſſeau arqué, *brocken backed ship.*

ARRIERE. ſ. m. Partie poſtérieure d'un vaiſſeau, *ſtern.* Elle eſt compriſe depuis le maître couple juſqu'à l'extrêmité de la poupe & tous les objets placés dans cet eſpace, lorſqu'on veut annoncer leur poſition, ſont dits être à l'arriere. C'eſt pourquoi on dit, le gaillard d'arriere; les voiles, les manœuvres de l'arriere; les épontilles, les ſoutes, les canons, les ſabords, &c., de l'arriere. — Lorſque la direction du vent, fait avec la longueur du vaiſſeau, un angle plus ou moins grand, du côté de l'arriere, alors le vent eſt plus ou moins de l'arriere, & le vaiſſeau eſt tout-à-fait vent arriere, *wind right aft* lorſque le vent ſouffle directement de la poupe vers la proue. — On dit auſſi, paſſer de l'arriere ou à l'arriere, *to go under the ſtern*; aborder par l'arriere; ſe ranger à l'arriere; aller de l'avant à l'arriere; parce que tous ces mouvemens ſont dirigés relativement à la partie poſtérieure d'un vaiſſeau. — On dit d'un vaiſſeau, qu'il eſt ſur l'arriere ou ſur cul, lorſque ſon arriere eſt trop plongé dans l'eau, d'après l'état de flottaiſon où il doit être, pour naviguer avec tout l'avantage dont il eſt ſuſceptible.

ARRIERE. adv. *Aft.* en demeure. Si deux vaiſſeaux s'avancent en même-temps ſur le même air de vent, on exprime un certain rapport de leur viteſſe, en diſant que l'un laiſſe l'autre de l'arriere, & que celui-ci reſte de l'arriere. --- Lorſqu'un vaiſſeau n'eſt pas auſſi avancé qu'un autre ſur une même route, alors le premier eſt de l'arriere, ou à l'arriere, ou en arriere. --- Dans le calcul de ſa route, des erreurs commiſes, placent un vaiſſeau quelquefois de l'arriere ou en arriere de l'eſtime. Quelquefois auſſi l'eſtime ou la route eſtimée porte à le croire en arriere de ſa poſition réelle ſur le globe, alors on dit, qu'il eſt, en avant, ou en arriere de l'eſtime; qu'il ſe fait de l'arriere, ou de l'avant de ſon eſtime; *to be a head, or a ſtern of one's reckoning.*

ARRIERE. Prép. derriere. Ce terme ſert à indiquer le lieu des objets à l'égard d'un vaiſſeau. --- Une chaloupe, un bâtiment qui ſont placés derriere un vaiſſeau ſont dits être à l'arriere. --- Dans une ligne de bataille, les vaiſſeaux ſont à l'arriere les uns des autres, & le vaiſſeau le plus en arriere, *ſtern moſt ſhip*, eſt celui qui eſt derriere tous les autres. --- Lorſque la mer eſt groſſe, & que les lames portent directement vers la partie arriere d'un bâtiment, on dit qu'il y a groſſe mer de l'arriere.

ARRIERE-GARDE. ſ. f. Dans un port, c'eſt ſa partie la plus éloignée de la mer; & cette dénomination adoptée dans les ports de Sa Majeſté vient, de ce qu'il y a une garde poſtée à cette extrêmité pour veiller à la ſûreté des vaiſſeaux qu'il renferme. Le vaiſſeaux ſur lequel cette garde eſt établie reçoit auſſi le nom de vaiſſeau de l'arriere garde. --- Dans une armée navale, on donne le nom d'arriere garde, *rear diviſion*, à la derniere eſcadre de cette armée rangée en ordre de bataille, parce qu'elle ſe rrouve derriere les autres eſcadres qui compoſent avec elle la même armée.

ARRIMAGE. ſ. f. *Stowage.* Arrangement, diſpoſition méthodique, de tous les objets plus ou moins peſans qui ſont placés dans la cale d'un vaiſſeau. Ces objets, ſont du fer, des pierres, des proviſions en eau & en vin, en viandes ſalées, en farine & de plus des marchandiſes de toute eſpece ſi le bâtiment eſt deſtiné pour leur tranſport. Un arrimage doit être fait avec le plus grand art, ſoit pour favoriſer le développement des bonnes qualités d'un vaiſſeau, ſoit pour diminuer l'influence des défauts attachés à ſa forme extérieure. --- Lorſqu'on fait l'arrimage de la cale, *trim of the hold* il y a des poids dont l'arrangement eſt plus ou moins facile, & alors on dit qu'ils ſont de bon ou mauvais arrimage, *good or bad ſtowing of the hold.*

ARRIMER. v. a. *To ſtore or trim the hold.* Arranger, diſpoſer convenablement toutes les parties de la charge d'un vaiſſeau dans les

divers points de ſon intérieur ou de ſa cale. — dans le fond du bâtiment, on étend le leſt en fer, qui eſt une maſſe compoſée de différentes pieces de fer dont on ne conſidere que le grand poids réuni ſous un petit volume ; enſuite des pierres accumulées & diſtribuées ſur le leſt de fer, forment ce qu'on nomme le leſt de pierres : & faire ces diſpoſitions c'eſt arrimer le leſt. *To trench the ballaſt.* — On arrime les futailles pleines de vin, d'eau, &c. En les arrangeant les unes ſur les autres & en les plaçant parallélement la longueur du batiment ; mais s'il arrive qu'après cette premiere diſpoſition il reſte dans l'étendue de la cale, quelqu'eſpace vuide qui ne peut être rempli qu'en plaçant des barriques parallélement à à la longueur du batiment ; alors faire cette diſpoſition particuliere de pluſieurs futailles dans cet eſpace, c'eſt les arri...er en Breton.

ARRIMEUR. ſ. m. Homme chargé ſpécialement d'arranger les parties de la charge d'un vaiſſeau. — Il y a dans les ports du commerce des maîtres arrimeurs dont les fonctions ſont d'arrimer les marchandiſes dans les vaiſſeaux, de décider de leur encombrement ou du volume qu'elles occupent, & de les évaluer en tonneaux pour fixer le paiement du fret ou de tranſport.

ARRIOLER. (s') v. rec. La mer s'arriole, lorſqu'agitée dans une nouvelle direction, par un vent différent de celui qui régnoit précédemment, ſes lames anc ennes, cedent à celles, qui s'élevent, qui les combattent, & qui les effacent enſuite.

ARRISER. v. a. Voyez riſer.

ARRISSER. v. a. ou riſſer. C'eſt dans un vaiſſeau ſaiſir, arrêter ſolidement des objets qui peuvent être déplacés par les grands & fréquens mouvemens d'oſcillation que les lames occaſionnent, ſouvent en pleine mer.

ARRIVÉE. ſ. f. *Lee-lurch.* C'eſt, dans un vaiſſeau animé d'une viteſſe progreſſive, un mouvement horiſontal de rotation, qui eſt dirigé de maniere que l'angle d'incidence du vent ſur les voiles, en reçoit un accroiſſement plus ou moins grand, ſans que les voiles ni le vent éprouvent de changement dans leur poſition, les premieres relativement au vaiſſeau & le dernier à l'égard de l'axe du monde. Ce mouvement eſt produit, ou par l'action du gouvernail, ou par des cauſes accidentelles & extérieures, ou par un défaut d'équilibre entre les efforts des voiles de l'avant & de celles de l'arriere. — Un vaiſſ au fait auſſi des arrivées ſpontanées qui ſont l'effet, ou du choc des lames, ou de certaines défectuoſité, dans la forme ſymmétrique de ſa carene, ou des variétés produites dans ſes inclinaiſons latérales. — Un vaiſſeau à la cape fait des arrivées *falling off.* Si ces mouvemens ſont conſidérables, on dit qu'il fait de grandes arrivées. Et comme un manœuvrier ne doit pas ceſſer d'obſerver ces

arrivées, pour les modérer, les arrêter ou les prévenir, ſuivant les circonſtances, ſa prévoyance lui dicte des ordres qu'il donne au timonier par ces expreſſions : défie de l'arrivée ? Veille l'arrivée ? Rencontre l'arrivée ? — Le mot arrivée, eſt pris, auſſi, dans un ſens très-éloigné du premier, puiſqu'il ſignifie, le lieu, ou le point de la mer, auquel un vaiſſeau eſt parvenu après une route totale ou partielle. On ſent que chaque jour, & pendant une marche continuelle il devient important aux navigateurs de connoître avec préciſion la poſition de leur vaiſſeau ; chaque jour, ils déterminent donc, ſoit en meſurant leur route, ſoit par des obſervations aſtronomiques, ſoit par l'une & l'autre méthode, le lieu où ſe trouve le vaiſſeau à une heure ſuppoſée, & ce lieu aſſigné ſur la direction d'une route toujours continuée & non interrompue, eſt nommé le point d'arrivée du vaiſſeau, quoiqu'il ne ſoit pas le terme de la route entiere propoſée. Ce n'eſt qu'en fixant l'extrêmité d'une partie de cette route, & c'eſt en connoiſſant exactement ſa poſition ſur la ſurface des mers, qu'un vaiſſeau peut prolonger ou varier ſes courſes avec autant de lumieres que de sûreté, pour arriver enfin au but de ſon voyage.

ARRIVER. v. n. *To bear up, to keep away.* Un vaiſſeau arrive lorſque dans ſa marche, il vient à faire un mouvement horiſontal de rotation qui rend plus grand l'angle d'incidence du vent ſur ſes voiles orientées, & ſans qu'on ait changé la ſituation de ſes voiles. Un vaiſſeau peut ainſi arriver plus ou moins. Il arrive de N quarts de vent, ou de N degrés lorſque par ce mouvement l'angle d'incidence du vent ſur ſes voiles augmente de N quarts de vent ou de N degrés. *To bear away N points.* Si ce mouvement prolongé, le porte juſqu'à lui faire préſenter la poupe ou ſa face arriere au vent régnant, alors on dit qu'il arrive vent arriere. *To bear up away.* — Il arrive tout plat, *to bear up round*, lorſque ce mouvement produit par le gouvernail eſt grand & précipité. — Il arrive en dépendant, en rondiſſant, ſi cette rotation eſt exécutée graduellement & avec meſure. — Faire arriver un vaiſſeau, c'eſt employer, pour le faire tourner horiſontalement ſur lui-même, ou l'action du gouvernail, ou l'effort du vent ſur ſes voiles ; & le laiſſer arriver *to bear down*, c'eſt lui laiſſer continuer un mouvement de rotation qu'il a commencé ſpontanément. — L'uſage du gouvernail, pour faire naître cette eſpece de rotation, a fait adopter des expreſſions brieves & particulieres, qui ſont employées par l'officier, lorſqu'il dirige les mouvemens de celui qui doit placer convenablement la barre de ce gouvernail. Elles doivent être aiſément compriſes d'après ce qui a été dit précédemment, & elles ſe réduiſent à dire, arrive ? *Bear up the helm ?* Arrive un peu ? Arrive tout ? *Bear up round? Or hard a weather ?*

Laiſſe arriver ? Sans arriver ? N'arrive pas ? *Don't fall off* ? N'arrive plus ? *Veer no more* ? — On dit d'une armée, qu'elle arrive tout à la fois, lorſque tous ſes vaiſſeaux font ce mouvement en même-temps. Mais une armée eſt dite arriver par la contre-marche, lorſqu'un tel mouvement eſt fait ſucceſſivement par chaque bâtiment. C'eſt-à-dire lorſqu'étant rangés ſur une ligne, ſon premier vaiſſeau commence à arriver & que ceux qui le ſuivent, viennent ſucceſſivement faire un ſemblable mouvement dans le même lieu où l'évolution a été faite par le vaiſſeau de tête, pour compoſer enſemble une nouvelle ligne, déterminée par le Général. — On dit auſſi d'une armée qu'elle arrive & qu'elle a arrivé, dans le même ſens qu'on le dit d'un ſeul vaiſſeau. — Tout ce qui précede, annonce qu'un bâtiment n'arrive que lorſque ſa poſition change à l'égard de la direction du vent régnant ſans que ſes voiles ceſſent d'être orientées ou déployées de la même maniere ; mais ſi le manœuvrier produit quelquefois cette rotation pour faire uniquement augmenter l'angle d'incidence ſur les voiles, quelquefois auſſi il ne fait arriver ſon vaiſſeau que pour atteindre un objet ou un but déterminé. Dans ce dernier cas on ne dit pas ſeulement que le bâtiment arrive, mais qu'il arrive ſur tel objet ou pour tel but. C'eſt ainſi qu'on dit, arriver ſur la terre, arriver ſur une armée, ſur un vaiſſeau, ſur l'ennemi. — Arriver dans les eaux d'un bâtiment *to bear down into the wake* c'eſt diriger ſa marche pour venir couper en un point quelconque la route ſuivie par ce bâtiment ; & lorſqu'on eſt parvenu à ce point on eſt dans les eaux du bâtiment ſuppoſé. — Arriver pour tel bâtiment c'eſt dans une rencontre ſe détourner de ſa route en arrivant, pour le laiſſer paſſer au vent.

ARRONDIR. v. a. *To weather, or ſail round.* Un vaiſſeau arrondit, une pointe de terre, un cap, une île, lorſqu'il tourne autour de ces objets.

ARSENAL de marine. ſ. m. Arſenal du Roi, *royal dock-yard.* C'eſt ſur les rivages de la mer, un eſpace renfermé de toute part, dans lequel ſont placés, des chantiers de conſtruction, des atteliers dans tous les genres, l'artillerie des vaiſſeaux, des bois, des magaſins & des objets d'approviſionnemens, pour des travaux & des campagnes.

ARTIMON. ſ. m. *Mizen:* Dans un vaiſſeau à trois mâts verticaux, on y donne ce nom au plus petit mât ou à celui qui eſt placé le plus en arriere. Ce mât conſidéré dans toute ſa hauteur eſt compoſé de deux ou trois mâts partiels, ajoutés les uns au bout des autres (fig. 1 & 17 A) ; mais entre ces mâts partiels, il n'y a que, le plus bas *mu* ou le plus gros, qui eſt diſtingué ſur-tout par

le nom de mât d'artimon, *mizen maſt.* — On déſigne auſſi, par le nom d'artimon, ajouté à celui de vergue ou de voile, & la vergue qui eſt portée par ce bas mât & la voile qui lui eſt attachée. Ainſi on dit la vergue d'artimon, *mizen yard*; la voile d'artimon, *mizen ſail.* Celle-ci eſt même indiquée très-ordinairement par le nom ſeul d'artimon, dans les commandemens de manœuvre; & on dit, de border, carguer, ſerrer, mettre l'artimon, *to ſet mizen ſail*, pour ordonner briévement, de déployer, ou plier, ou ſerrer, ou étendre la voile d'artimon dont on voit la forme & la poſition (fig. 1. A). Enfin toutes les manœuvres, poulies, hunes, cordages &c. qui ſervent, ou au ſoutien de ce mât, ou à l'établiſſement de ſa voilure, portent le nom diſtinctif de manœuvres, poulies, &c. gréement d'artimon.

Assécher. v. n. *To appear dry.* Un rocher, un banc, aſſechent lorſque périodiquement la mer les couvre & les découvre dans ſon flux & reflux. Un port que la mer laiſſe à ſec, dans le reflux, eſt un port qui aſſeche. On dit auſſi, ſuivant les circonſtances locales, qu'il aſſeche, ou à toute marée, ou aux ſeules grandes marées.

Assemblage. ſ. m. Réunion de pluſieurs pieces de bois. *Scarfing.* Un mât eſt-il formé de pluſieurs arbres endentés & liés les uns aux autres eſt nommé mât d'aſſemblage. Tel eſt le mât repréſenté (fig. 10 A) dont les pieces compoſantes ſont ſéparées dans la fig. 9. Les fig. 11 & 12 préſentent auſſi un autre mât d'aſſemblage. — Il y a des vergues d'aſſemblage: telle eſt celle de la fig. 15. — dans la carcaſſe d'un vaiſſeau, les baux, les couples, l'arcaſſe &c. ſont auſſi compoſés de pieces d'aſſemblage.

Assiette. ſ. f. *Trim of a ship.* Situation avantageuſe. On peut donner à un vaiſſeau chargé & conſidéré ſeulement comme un corps flottant, un très-grand nombre de poſitions différentes; mais il n'en eſt qu'une ſeule pour laquelle il eſt conformé ou dans laquelle il développe, plus de belles qualités ou moins de défauts, & cette poſition eſt nommée ſon aſſiette. Cet expoſé ſuffit pour faire comprendre quelques expreſſions relatives à l'aſſiette d'un vaiſſeau, telles que celles-ci, chercher l'aſſiette d'un bâtiment, trouver ſon aſſiette, le conſerver dans ſon aſſiette. — Dans l'état actuel de la conſtruction, rarement l'aſſiette que l'expérience fait connoître, eſt conforme à celle qui primitivement avoit été déſignée par le conſtructeur du bâtiment.

Assudestie ou aſſueſtie. ſ. f. changement d'un vent régnant, lorſque ſa direction s'approche de celle, du Sud au Nord. Ce terme eſt peu en uſage.

Assurance. ſ. f. *Inſurance.* Engagement, pour une ſomme con-

venue, de ſe charger des pertes ou dommages que pourroient éprouver à la mer, ou des bâtimens ou les marchandiſes qu'ils tranſportent en un lieu déterminé. L'acte où cet engagement eſt ſouſcrit (toujours avant la connoiſſance des événemens) eſt nommé police d'aſſurance, *policy of inſurance*; & le prix convenu eſt la prime d'aſſurance *premium*, qui eſt toujours dans un rapport déterminé avec la valeur de l'objet aſſuré, ou à tant pour cent de cette valeur.

Assurer. v. a. Suivant les loix de la guerre ſur mer, il n'eſt permis à un vaiſſeau de combattre que ſous le pavillon de la Nation à laquelle il appartient; certaines ruſes peuvent quelquefois faire arborer le pavillon d'un Royaume étranger, mais l'honneur exige qu'on ne tire pas à boulet, ſous un autre pavillon que le pavillon national; ainſi tout bâtiment qui tire un coup de canon à boulet ſous un certain pavillon déployé ſur ſa poupe, eſt dit aſſurer ſon pavillon, *to fire a gun under proper colours.* Dans le commerce, aſſurer un vaiſſeau, des marchandiſes, *to inſure the goods*, c'eſt les garantir de tous les riſques de la mer, pendant une campagne entrepriſe ou à entreprendre. C'eſt ſe charger pour une ſomme déterminée, de reparer certaines pertes qui pourroient arriver; celle ou d'un vaiſſeau ou de marchandiſes dont la deſtination eſt connue. V. aſſurance. — Les choſes dont la valeur eſt ainſi garantie, ſont nommées aſſurées, & leur propriétaire par extenſion ſe dit alors être aſſuré. *inſured.*

Assureur ſ. m. Titre qu'on donne à toute perſonne qui aſſure ou garantit des objets expoſés aux riſques & aux dangers de la mer. *Inſurer.* V. aſſurance & aſſurer.

Astrolabe. ſ. m. Inſtrument, qui étoit anciennement en uſage pour meſurer en mer la hauteur du ſoleil, & qui maintenant eſt abandonné par les marins; ſa deſcription devient ſuperflue, puiſqu'il eſt peu propre à l'objet qui l'a fait inventer.

Ateliers. ſ. m. *Sheds.* Ce terme, conſerve dans la marine la même ſignification que dans la langue commune, & s'il a une place ici, c'eſt pour fournir l'occaſion de faire l'énumération de toutes les eſpeces d'ateliers qui ſont néceſſaires & qu'on trouve dans un port de mer ou dans un arſenal. On y voit des ateliers de mâture, de voilerie, de corderie, de garniture, de poulierie, d'avironnerie, de menuiſerie, de ferrurerie, de groſſes & petites forges, de peinture, de ſculpture, de taillanderie, de tonnelerie &c. V. ces mots.

Atterrage. ſ. m. *Land fall.* Approche de terre; ou premieres terres, reconnues & cherchées, après un long voyage en haute mer. Les vaiſſeaux qui reviennent d'une campagne de long cours, s'empreſſent de s'avancer vers certaines terres, pour les reconnoître

& juger des erreurs qui ont été commiſes dans l'eſtime ou l'eſtimation de la route qu'ils ont faite, afin de mieux diriger enſuite leur marche vers le terme de leur courſe. Ces terres cherchées, doivent toujours avoir l'avantage d'être viſibles à de grandes diſtances, d'être avancées en mer, ou d'être iſolées. Telles ſont des pointes, des caps, des côtes montueuſes, des îles, qui portent auſſi le nom d'atterrages. C'eſt ainſi qu'on dit du cap finiſtere, qu'il eſt l'atterrage des bâtimens qui revenant de la grande mer, veulent ſe rendre avec plus de sûreté à quelque port, du golfe de gaſcogne. — Etre à l'atterrage, ou aux attérages, c'eſt être près des terres qu'on veut reconnoître pour rectifier ſa route. C'eſt même être près de ces terres ſans les appercevoir. — Avoir fait ſon atterrage, c'eſt avoir reconnu la terre qu'on cherchoit & dont on s'eſt approché.

ATTERRER ou atterrir. v. n. *To make the land* Reconnoître une terre, ou venir à la vue d'une terre connue, à la ſuite d'un voyage de long cours. Lorſqu'on a reconnu, dans le deſſein de mieux diriger ſa route, ou une île, ou une pointe, ou une côte; on dit alors qu'on a atterré ou atterri ſur telle île, telle pointe, telle côte. V. atterrage. *To made the land at.*

ATTINTER. v. a. Mettre ſur des tins, ou établir ſur des pieces de bois. On attinte, des futailles dans l'intérieur d'un bâtiment, des caiſſes, des coffres, &c.; en les aſſujetiſſant dans des ſituations fixes, de maniere qu'ils ne puiſſent pas être dérangés par les grands mouvemens qui agitent ſouvent un vaiſſeau à la mer. — Le mot attinter eſt auſſi employé, en étendant cette même ſignification, dans les chantiers & ateliers des ports.

ATTOLES. ſ. m. *A cluſter of ſmall iſlands.* Groupe d'îles, faiſant partie d'un archipel. — Il y a des attoles dans l'archipel des maldives.

ATTRAPER. v. a. Saiſir, accrocher, atteindre, recevoir. Un bâtiment attrape un port, un mouillage, lorſqu'il les atteint, malgré des obſtacles qui ſembloient s'y oppoſer; il les attrape à la bordée ou à bout de bordée, s'il y eſt conduit par un vent peu favorable qui l'oblige de courir au plus près. V. bordée & louvoyer. — Attraper un objet, un cordage, c'eſt les ſaiſir, ou en courant, ou lorſqu'ils ont du mouvement. — Ainſi ſaiſir le bout d'une corde, ou une corde lorſqu'on les jette dans une certaine direction, c'eſt les attraper. On avertit une perſonne de ſe tenir prête à recevoir le bout d'une corde qu'on va lui jeter, en diſant, attrape le bout?

ATTRAPES. ſ. f. *Reliaving tackles.* Cordages employés à maintenir des objets mobiles: un fardeau, à bord d'un vaiſſeau, eſt-il ſuſ-

pendu en l'air momentanément par des poulies ou des caliornes ; il eſt retenu par certains cordages nommés attrapes, qui l'empêchent de prendre les mouvemens extraordinaires que l'agitation du bâtiment peut lui communiquer, & qui le forcent à ne participer qu'au mouvement commun. — Les canots & chaloupes, qu'on veut mettre à bord d'un vaiſſeau, ſont ainſi maintenus, pendant qu'on les élève pour les embarquer. — Lorſque dans un port, on abat un vaiſſeau en carene, ou lorſqu'on le ſollicite à prendre une inclinaiſon latérale, la crainte, qu'il n'obéiſſe trop facilement à l'action des puiſſances motrices, & que cette inclinaiſon ne s'étende au-delà des bornes qu'il ſeroit dangereux de franchir, impoſe l'obligation d'établir des attrapes ou des cordages deſtinés à arrêter une inclinaiſon, qui après être parvenue à une certaine grandeur, tendroit encore à augmenter.

Au. particule, ſouvent employée par les marins, comme la prépoſition *à*. (V. A) Elle ſert auſſi à exprimer, dans certaines expreſſions convenues entre les hommes de mer, des rapports de temps, de lieu & de poſitions. — On dit, au plus près ; au vent ; au vent à nous ; au lof ; au large ; au mouillage ; au juſant ; au courant ; au flot ; au montant ; au deſcendant ; au fond ; au plein ; au nord, &c. ; au ſabord ; au plat bord ; au fort ; au grand mât ; au mât de miſaine ; au beaupré ; au poſte ; au port ; au panneau, &c. & ces phraſes partielles préſentent un ſens déterminé à toute perſonne qui a navigué. Ce ſens ſera développé à chaque mot principal.

AVAL (vent d'-). ſ. m. Vent directement oppoſé à celui qu'on nomme d'amont. Il ſouffle de la mer ſur les côtes, & un vent d'Oueſt peut être en même temps vent d'aval pour un rivage, tandis qu'il eſt vent d'amont pour un autre. Ainſi ce terme eſt relatif à la poſition des lieux.

AVALAISON. ſ. f. C'eſt la durée plus ou moins longue d'un vent d'aval, ſuivant pluſieurs marins ; & ſuivant d'autres, on exprime ainſi le changement du vent, lorſque ceſſant de ſouffler d'un côté, il vient ſubitement à ſouffler du côté diamétralement oppoſé.

AVANCE. ſ. f. *Advance money*. Argent payé, & à l'état-major & à l'équipage d'un vaiſſeau, dès le moment de ſon départ, à-compte des appointemens ou des gages qui deviendront dus pendant le cours d'une campagne projetée.

AVANÇON. ſ. m. Petit bout de planche, qu'on ajoute à l'extrêmité des ailes d'un touret, pour empêcher le fil, dont ce devidoir eſt enveloppé, de s'échapper au-delà de ces ailes trop courtes. Ce nom eſt en uſage dans les corderies des ports de Sa Majeſté.

AVANT,

AVANT. ſ. m. *head or bow.* C'eſt dans un vaiſſeau la partie qui eſt compriſe depuis le maître couple, ou le milieu de la longueur juſqu'à l'éperon. Tous les objets qui la compoſent, ou qu'elle embraſſe dans ſes contours, ou qui lui correſpondent, ſont dits être à l'avant ou de l'avant. C'eſt pourquoi on diſtingue dans un vaiſſeau, d'après cette définition, des mâts, des voiles, des manœuvres, des couples de l'avant; un gaillard, des ſoutes, des canons, des ſabords de l'avant. — On dit auſſi (tel homme eſt à l'avant, paſſe à l'avant ou ſur l'avant, a ſon poſte à l'avant — l'avant d'un bâtiment a été emporté, a ſauté en l'air, a touché, a été couvert par la lame. — Un vaiſſeau eſt ſur l'avant *too much by the head*, lorſque ſon avant, dans l'état de flotaiſon, s'enfonce dans l'eau plus profondément, qu'il n'eſt néceſſaire pour une facile navigation. — La partie extrême de l'avant, qu'on doit nommer la proue, eſt ſouvent indiquée par le ſeul nom d'avant, comme dans les phraſes ſuivantes; l'avant d'un vaiſſeau eſt renflé, *bluff bow*; il eſt maigre, *lean blow*, il eſt très-élancé, *flaring bow*, &c. pour exprimer que la proue, a de trop grandes ou de trop petites largeurs, ou que l'élancement, la ſaillie de ſon étrave eſt conſidérable. Voyez élancement.

AVANT. Adverbe de lieu. Ce mot ſert à exprimer d'une maniere particuliere la ſituation de pluſieurs vaiſſeaux, ou de pluſieurs objets extérieurs relativement à un vaiſſeau. Comme dans ces phraſes, tel vaiſſeau eſt en avant ou de l'avant de tel autre, *a head*; il eſt de l'avant à nous *a head of us*; la lame vient de l'avant; le vent ſe range de l'avant, *to ſcant a fore*; un vaiſſeau ſe fait de l'avant, *to be a ſtern of ones' reckoning*, lorſqu'il eſtime être ſur le globe en avant de ſa poſition réelle, il eſt le plus en avant dans une ligne de bataille, *head moſt* s'il eſt le premier de la ligne lorſqu'elle eſt en marche. Il va de l'avant lorſqu'il s'avance dans l'eſpace avec viteſſe, *to be under way*. — On dit auſſi en commandant à des rameurs dans un bâtiment; avant? Pour les faire redoubler d'efforts; *pull away?* avant tribord? avant babord? avant tout? *pull ſtarboad or larboad?* nage avant? *pull away?* avant qui peut? ou avant qui eſt paré? *pull with the oars that are ſhipped?* Et ces expreſſions ſervent à indiquer briévement à quelle partie des rameurs d'un bâtiment on donne l'ordre de forcer ſur les avirons pour augmenter la marche.

AVANT-CALE ſ. f. *Lanch.* Prolongement, vers la mer, du plancher, ou de la cale ſur laquelle eſt établi un vaiſſeau pendant qu'on travaille à ſa conſtruction. C'eſt un plancher incliné à l'horiſon, & qui s'avance beaucoup ſous l'eau des grandes marées. Il eſt fait pour préſenter une baſe ſolide à un bâtiment, au moment où il le parcourt pour ſe rendre de ſa cale à la mer, & pour ſoutenir ſon poids juſqu'à la

distance où il doit trouver dans l'eau environnante un appui convenable & suffisant. *ebdn*, (Fg. 42, C.) est une portion de l'avant cale que le vaisseau, représenté dans son berceau, est prêt à parcourir pour arriver à la mer.

Avant-garde. s. f. dans un port, c'est son extrêmité la plus voisine de la grande-mer; & si la garde, qui y est établie, a son poste à bord d'un vaisseau, ce bâtiment porte le nom d'avant-garde. --- Dans une armée navale qui marche en ordre de bataille, l'escadre qui forme la tête de la ligne, porte le nom d'avant-garde, *the van division of a fleet*, & elle est en avant ou au vent du reste de l'armée.

Avant-port. s. m. Espace de mer, qui précede un port, qui peut mettre des vaisseaux à l'abri, mais qui ne présente pas, comme un port, des chantiers, des ateliers, & des magasins établis sur ses contours.

Avantage. s. m. Une certaine supériorité dans la marche, est nommée par les marins l'avantage de la marche, c'est pourquoi si un bâtiment ne peut conformer sa marche à celle d'un autre bâtiment qu'il accompagne, celui-ci a sur lui l'avantage de la marche. Delà vient que si le meilleur marcheur, pour modérer sa vîtesse, déploie moins de voiles que celui qui autrement ne le suivroit pas dans sa route, il est dit alors faire à ce dernier l'avantage des voiles qu'il n'offre pas comme lui à l'impulsion du vent. --- Enfin un vaisseau est-il plus près qu'un autre de l'origine du vent, il a sur lui l'avantage du vent *weather gage*, parce qu'il peut s'en servir avec succès pour l'atteindre, tandis que le plus éloigné ne peut exécuter le même dessein avec la même facilité, si le premier veut profiter de sa position.

Avarie. s. f. *Average*. Dommage fait à un vaisseau ou aux marchandises qu'il transporte. --- Un vaisseau peut recevoir des avaries dans son gréement, ses mâts, ses vergues & dans sa coque. --- Dans un mauvais temps éprouvé à la mer il peut avoir fait des avaries. --- Il peut heureusement arriver à sa destination; mais non sans avoir des avaries ou franc d'avaries, *free from average*. --- On distingue dans le commerce diverses avaries suivant leur importance; c'est-à-dire, de grosses, de simples & de menues avaries. Les premieres sont des sacrifices, ou des dépenses extraordinaires qui dans le cours d'un voyage sont devenues nécessaires pour la conservation d'un vaisseau & de sa cargaison. Tels sont, les rançons, les objets jetés à la mer, les dépenses pour un déchargement particulier, & celles qui entrainent un embargo imprévu. Les avaries simples sont des dommages arrivés par la perte des mâts, ou des agrès ou des ancres, & qui sont la suite des événemens ordinaires de la mer. On range aussi dans cette classe les altérations qu'éprouvent des marchandises ou une cargaison par l'humidité, la tempête,

& la groſſe mer. Enfin, les menues avaries ſont les frais de pilotage, de tonnage & lamanage d'un bâtiment. --- Les abordages & les échouages cauſent ſouvent des avaries. --- L'avarie eſt auſſi le titre ou la baſe d'un paiement qu'on fait à un capitaine marchand pour les bons ſoins qu'il prend de la cargaiſon qui lui eſt confiée ; c'eſt-à-dire, qu'aux frais de tranſport on ajoute la récompenſe de tant pour cent du fret, ou de ces frais en faveur du capitaine : ce qui s'exprime en diſant qu'on lui donne tant pour cent d'avaries.

Avarier. v. a. *To damage.* Détériorer, mettre en mauvais état. C'eſt en ce ſens, qu'on dit, d'un vaiſſeau, d'une cargaiſon, d'une piece de bois, qu'ils ſont avariés.

Aventure. (groſſe.) ſ. f. *Bottomry.* Lorſque de l'argent a été prêté ſoit pour conſtruire, ſoit pour armer un bâtiment, pour une campagne déterminée, & qu'il ne doit pas être rembourſé, ſuivant les conventions, ſi ce vaiſſeau eſt pris par l'ennemi ou s'il fait naufrage, tandis que dans le cas du ſuccès le prêt doit rapporter un haut intérêt, alors l'argent eſt prêté à la groſſe aventure. *To lend money on bottomry, or by way of bott mry.* Le prêt eſt alors hypothequé, ſur le corps, la quille, les agrès & la cargaiſon, d'un vaiſſeau qui en eſt l'objet, & qui eſt expoſé aux riſques de la mer. --- Quelquefois cependant ce prêt n'eſt fait que ſur le navire ſeulement, & quelquefois ſur la ſeule cargaiſon.

Aveugler. v. a. Boucher, intercepter le paſſage. Aveugler une voie d'eau, c'eſt boucher proviſoirement avec de l'étoupe, du ſuif, des plaques de plomb, &c. une ouverture accidentelle, qui s'eſt faite à la carene d'un vaiſſeau, & par laquelle l'eau s'introduit dans l'intérieur du bâtiment. *To ſtop or ſother a leak.*

Auge à goudron. ſ. f. Vaſe, de bois, long, étroit, & deſtiné dans les corderies des ports, à contenir du goudron chaud, pour y faire paſſer les fils qu'on veut plus ou moins imbiber de cette matiere réſineuſe. Cette auge eſt traverſée dans ſa largeur par deux bâtons ſous leſquels on fait courir les fils a goudronner, l'un eſt immergé dans le goudron, l'autre eſt placé à la ſortie des fils & hors du goudron. Il ſert ſur-tout de point d'appui, à un bout de cordage nommé livarde; & c'eſt entre les torons ou les cordons de cette livarde qu'on fait paſſer chaque fil, qui vient d'être goudronné, pour y être preſſé, ſerré, & forcé d'abandonner une grande partie du goudron dont il s'eſt chargé dans l'auge, avant d'aller ſe rouler ſur un touret voiſin ou ſur un devidoir.

Aviron. ſ. m. *Oar*, ou rame. Sa forme eſt repréſentée (Fig. 74, G.). C'eſt un brin de bois *de hêtre, frêne ou ſapin*, d'une groſſeur plus ou moins grande, qui eſt façonné de maniere qu'une de

ſes extrêmités eſt arrondie pour préſenter au rameur une poignée commode ; tandis que l'autre eſt large & platte, pour ſervir à frapper l'eau par un plus grand nombre de points. Les avirons ſont employés pour communiquer du mouvement aux canots, chaloupes, bateaux & petits bâtimens légers. Le rameur & nageur qui en fait uſage attache ſon aviron ſur le plat-bord ou le bord du bateau, place ſes deux mains en A, fait plonger dans l'eau la pelle B, & ſollicitant enſuite l'aviron à tourner avec viteſſe autour de C, il éprouve une réſiſtance qui lui ſert de point d'appui pour repouſſer le bateau & le mouvoir dans le ſens oppoſé. Dans cet état des choſes, le rameur établit naturellement, en ne conſultant que ſa commodité, un rapport, entre la longueur de la partie intérieure *CA* de l'aviron, ou de celle qui eſt en dedans du bateau, & la longueur de la partie extérieure *CB* ; & la premiere *loom*, eſt aſſez généralement la moitié de la ſeconde, *blade or wash.* — Dans les canots & chaloupes, on ſe ſert d'avirons à pointe ou d'avirons à couple, *double banked oar ſculler.* Ils ſont à couple, lorſque la partie intérieure des avirons n'étant pas en longueur, la moitié de la largeur de l'embarcation, permet de diſpoſer deux rameurs ſur un même banc ; ils ſont à pointe, lorſque la partie intérieure des avirons eſt preſqu'égale à la largeur des bateaux à mouvoir. — De plus grands avirons que ceux-ci, ſont employés auſſi dans des corvettes, des frégates, & même des vaiſſeaux, pour leur donner certains mouvemens dans des circonſtances particulieres. Les avirons de vaiſſeaux n'excedent pas quarante pieds en longueur. *Ship oars.* Les galeres ſont miſes en mouvement a l'aide d'avirons. *Oar of galley.* — Un bâtiment qui eſt mis en mouvement à l'aide d'avirons, eſt dit être à l'aviron ; & lorſqu'il eſt diſpoſé pour que tel nombre d'avirons puiſſe être rangé ſur ſon bord pour le mouvoir, on dit que ce bâtiment eſt à tant d'avirons. — Enfin, lorſqu'on ordonne quelquefois de mettre les avirons ſur le plat, cela veut dire qu'il faut faire ſortir de l'eau la pelle de chaque aviron & la placer ſans mouvement dans une ſituation horiſontale, ou parallele à la ſurface de la mer.

AVIRONNERIE. ſ. f. *Oar maker's ſhed.* Nom de l'atelier ou les avirons ſont travaillés.

AVIRONNIER. ſ. m. *Oar maker.* Ouvrier dont l'art eſt de faire des avirons.

AVISO. ſ. m. *Advice boat.* Petit bâtiment deſtiné à porter des ordres ou des avis.

AULOFFÉE. ſ. m. *Yaw to the luff.* Mouvement horiſontal de rotation, qu'un vaiſſeau fait ſur lui-même, lorſqu'il s'avance dans l'eſpace, & dans un ſens tel que ſa proue étant portée du côté du vent,

l'angle d'incidence du vent ſur les voiles devient moins grand qu'il ne l'étoit auparavant. Cette rotation eſt oppoſée à celle d'un vaiſſeau qui fait une arrivée. — Il eſt des circonſtances où des bâtimens ſont plus ſollicités à faire des auloffées, *to ſpring the luff.* — Un vaiſſeau à la cape, fait ſouvent des auloffées, *coming to*, ainſi que des arrivées, & ces deux mouvemens ſe ſuccedent alternativement. Les conſéquences, qui peuvent réſulter de ces rotations, toujours contraires aux intentions des manœuvriers, impoſent l'obligation de veiller ſur ces mouvemens, de ſe défier des auloffées, & de rencontrer l'auloffée. Voy. les mots veiller, défier, & rencontrer, pour connoître le ſens complet de ces phraſes.

Auray. ſ. m. Dans les ports & ſur les rivieres, les bâtimens ſont retenus dans des places déterminées, par des cordages qui ſont attachés quelquefois ſur le rivage, ſoit à des bois, ſoit à des canons, enfoncés dans la terre de la moitié de leur longueur, & ces points d'appui ont reçu le nom d'auray.

Aurique. Adj. Nom des voiles, dont un côté eſt lacé, ſoit avec un mât, ſoit avec un cordage, deſtiné à les ſoutenir. Un lacet eſt employé pour réunir les unes à un mat, & des bagues ou des anneaux ſervent à lier les autres à des cordages tendus. Dans cet état, elles peuvent tourner facilement autour de ces mâts ou de ces cordages, & le côté lacé peut être à volonté étendu ou replié ſur lui-même. On aura une idée de ces voiles en conſidérant (la fig. 51, M, & les fig. 20, 30 & 31 V.). Les bateaux hermudiens, les goëlettes, canots, chaloupes, &c. ſont gréés de voiles ſemblables. *Bermudoes ſails.*

Aussiere. ſ. f. *Hawſer.* Cordage compoſé de trois ou quatre cordons (nommés torons) qui ſont commis ou tortillés enſemble. Ces torons, ſont des faiſceaux de fils, ourdis d'abord & tortillés ſéparément ; enſuite commis les uns avec les autres. Ils ſont au nombre de trois dans une auſſiere dont la groſſeur doit être au-deſſous de trois pouces, mais on en met quatre dans celles qui doivent avoir une groſſeur plus conſidérable. Cependant on ne commet pas dans les corderies de Roi d'auſſieres dont la groſſeur excede dix pouces. Preſque toutes les auſſieres des ports ſont compoſées de fils goudronnés, & il n'en eſt que quelques-unes qui ſoient en fils non-goudronnés parce qu'elles ſont deſtinées à ſervir dans la compoſition du berceau d'un vaiſſeau, ou du lit dans lequel il repoſe lorſqu'il deſcend de ſon chantier à la mer.

Austro. adj. Nom donné au vent de ſud, par certains navigateurs de la mer Méditerranée.

Autre. (à l' —) ! Prov. Exclamation prononcée à haute-voix,

pendant la nuit, par la partie de l'équipage qui eſt de ſervice ſur le gaillard d'avant d'un vaiſſeau, pour annoncer, à chaque demi-heure, qu'elle veille exactement, & qu'elle promet pour la demi-heure ſuivante la même ſurveillance qu'elle a eu pendant la demi-heure précédente.

AUVENT de ſabord. ſ. m. *Weather boards.* C'eſt un bâti en planche, qui introduit dans l'ouverture des ſabords d'un vaiſſeau, & placé ſous une certaine inclinaiſon à l'horiſon, ſert à empêcher la pluie, de s'écouler dans le vaiſſeau par cette même ouverture.

AUXILIAIRE. adj. *Temporary Officer.* C'eſt le titre diſtinctif des Officiers que le Roi nomme, pour ſervir ſur ſes vaiſſeaux pendant un temps limité, lorſque le corps de la marine, ne peut ſeul fournir complettement, les Etats-Majors des bâtimens dont il ordonne l'armement.

AXIOMETRE. ſ. m. Indicateur de la poſition de la barre du gouvernail. *tell tale of the tiller.* Cet indicateur eſt néceſſaire dans un vaiſſeau à pluſieurs ponts, parce que l'Officier qui commande eſt ſur le gaillard, & la barre du gouvernail eſt placée entre les ponts. C'eſt pourquoi les choſes ſont arrangées dans un tel vaiſſeau, de maniere, que la même roue qui, par le moyen d'un cordage, aide à changer de ſituation la barre du gouvernail, fait mouvoir du même côté, en même-temps, & d'une quantité proportionnelle, un petit curſeur tel qu'une fleur-de-lys, qui eſt placé ſur le fronteau de la dunette. Par ce moyen l'Officier qui dirige les mouvemens du vaiſſeau par l'action du gourvernail, peut connoître dans tous les inſtans de quel côté eſt la barre de ce gouvernail, avec quelle promptitude on varie ſes poſitions, & quel angle elle forme avec le plan diamétral du bâtiment.

AZIMUTHAL. adj. Nom d'un compas, ou d'une bouſſole qui eſt diſpoſée ou préparée pour faciliter l'obſervation de l'azimut des aſtres. *Azimuthal compaſſ.*

B.

BABORD. ſ. m. C'eſt, dans un vaiſſeau, le nom du côté qui eſt à la gauche d'un ſpectateur, lorſque placé dans le plan diamétral, il regarde la proue du bâtiment. *Larboard.* Delà généralement, tous les objets qui ſont à la gauche d'un marin, ou dans un bâtiment, ou en dehors, ſont dits être à babord. Il y a ainſi dans un vaiſſeau, des manœuvres, des canons, des ancres, &c. qui ſont à babord. Comme la barre du gouvernail doit être placée à babord pour produire, ſuivant les circonſtances, des mouvemens horiſontaux de rotation, les marins ont adopté des expreſſions particulieres pour diriger les poſitions de cette barre & en commandant, ils diſent, babord la barre? *Port the helm!* Babord un peu? Babord tout? *Hard a port?* Lorſqu'ils veulent que cette barre ſoit plus ou moins pouſſée ſur la gauche. — Ces développemens ſont ſuffiſans pour faire comprendre le ſens des commandemens qui ſuivent: braſſe babord? feu babord? hale babord? nage babord? ſcie babord? & ſur-tout en liſant les articles braſſer, feu, haler, nager, ſcier, &c. On doit ſaiſir également les expreſſions ſuivantes: avoir les amures à babord, *to be upon the larboard tack*; courir babord au vent; paſſer à babord; être courbé ou incliné ſur babord, *to keel to port*; laiſſer à babord, une iſle, des roches, un port, &c. Etre abordé par babord. — Comme le ſervice ſur un vaiſſeau qui eſt en mer, n'eſt jamais interrompu, l'équipage eſt partagé ordinairement en deux parties égales qui ſe ſuccedent alternativement; & ces deux moitiés ſont diſtinguées par les noms de babord & de tribord. C'eſt pourquoi on dit, babord eſt de quart ou de ſervice, babord laiſſe le quart; babord au quart? &c. Le côté babord, ſur un pont, ou un gaillard, de vaiſſeau, eſt un côté moins honorable que celui de tribord: & l'officier qui commande à tribord a un rang plus élevé que celui dont le poſte eſt à babord.

BABORDOIS. ſ. m. *Larboard watch.* Nom des gens de l'équipage, qui ſont deſtinés à faire le quart de babord ou le ſecond quart. Voyez Babord.

BACHOT. ſ. m. Nom donné ſur des rivieres ou ſur de petits bras de mer à des bateaux de la plus petite grandeur.

BACLAGE. ſ. m. Ce mot ſignifie quelquefois la fermeture d'un

port Quelquefois auſſi il exprime un aſſemblage fait avec ordre, dans une place déterminée d'un port, des canots, des chaloupes & des bateaux qui ſont deſtinés pour le ſervice des vaiſſeaux ou pour les opérations de l'Arſenal.

BACLER. v. a. Fermer, barrer. Des chaines ou tout autre moyen tels que des eſtacades, baclent un port, lorſqu'on les emploie à en fermer ou en barrer l'entrée.

BADAGO. ſ. m. Voyez Matego.

BADE. ſ. f. Ouverture de compas. C'eſt un terme en uſage parmi les charpentiers. Si une piece de bois étant préſentée dans la place qu'elle doit occuper ou remplir, il y a des jours ou des vuides qui annoncent la néceſſité d'en perfectionner le travail, la meſure de ces jours ou vuides faite avec un compas, porte le nom de bade.

BADERE. ſ. ſ. *Mât.* Large treſſe faite avec des fils caret. Elle eſt employée ordinairement à recouvrir des cables, ou d'autres cordages, dans les parties qui peuvent être expoſées à des frottemens deſtructifs.

BADILLON. ſ. m. Petites broches en bois. Elles portent ce nom, lorſque clouées ſur le gabari ou ſur le patron en planche de la forme que doit avoir une piece de bois qu'on veut travailler (fig. 51, G.), elles dépaſſent ſon contour de maniere à déterminer par leur ſaillie les largeurs diverſes & correſpondantes d'une face de cette piece. Ainſi le gabari *srgk* indique le contour *rg* d'une arrête de la piece ou du contour de cette face, tandis que les badillons diſtribués ſur les divers points de *rg* en indiquent les largeurs.

BADROUILLE. ſ. ſ. *Swab.* Pelotte d'étoupe qu'on emploie, dans les ports, à défaut de bois, pour chauffer un vaiſſeau; (Voyez chauffer) ou pour brûler le vieux enduit qui recouvre la carene d'un vaiſſeau. — Il devient néceſſaire de s'en ſervir pour le même objet, même dans les ports bien approviſionnés, lorſqu'il pleut, & que les fagots mouillés ne peuvent reſter allumés. De telles étoupes, qui ſont chargées de goudron, parce qu'elles ſont des débris de vieux cordages, s'enflamment plus ſûrement, s'éteignent plus difficilement, & deviennent ainſi plus propres à ces ouvrages, dans les circonſtances déſignées.

BAGUE. ſ. ſ. Anneau. *Ring.* Il y en a en bois, qu'on nomme auſſi Andaillots, ou bagues de voiles d'étai, *grommets*, *rings for the ſtay ſails and jibbs.* Il y en a auſſi en fer, de la forme *abd* (fig. 3, M.); ces bagues ſont placées ſur le bord d'une voile d'étai ou d'un foc (fig. 82, 83, 84, M.). Elles embraſſent & une ralingue de ces voiles & le cordage ſur lequel cette ralingue doit être étendue afin

de faciliter le développement de ces voiles lorſqu'on veut les déployer (fig. 1, A.) Des bagues en bois ſont auſſi employées pour déployer, ſur le fut d'un mât, le côté de certaine voile telle que celle d'artimon, &c., & à cet effet elles entourent le mât & paſſent par des œillets percés le long du côté de ces voiles. — On nomme bagues d'autres anneaux en corde *hank*, repréſentés (fig. 74, M.) & qui ſont deſtinés à fortifier les contours des œillets percés dans les voiles d'un vaiſſeau. La fig. 73, M. préſente & un œillet & la bague qui eſt couſue ſur ſa circonférence. — Il y a auſſi des bagues d'amarrage qui ſont de gros anneaux de fer fixés ſur des caiſſes flottantes, pour ſervir au paſſage des amarres ou des cordages avec leſquels un bâtiment eſt arrêté dans un port ou une rade. — D'autres anneaux de fer, nommés bagues à dégréer, *traveller*, portent cette dénomination, parce qu'ils ſont, au moment du beſoin, attachés aux deux bouts d'une vergue de perroquet, pour qu'on puiſſe, lorſqu'on veut l'ôter de ſa place, la faire deſcendre ou gliſſer de la hauteur des mâts, le long des galaubans que ces anneaux embraſſent.

Baie. ſ. f. *Bay.* Les ſinuoſités d'une côte maritime, forment ſuivant leur grandeur, leur contour, & leur profondeur, des golfes ou des baies. Les plus petites reçoivent le nom de baies, & elles ſont plus ou moins à l'abri de la mer & des vents. Elles ne deviennent précieuſes aux navigateurs que lorſqu'elles leur préſentent un bon fond pour y mouiller & un abri convenable.

Baille. ſ. f. *Half-tub.* C'eſt une eſpece de baquet, qui ſouvent eſt la moitié d'une barrique ſciée par ſon milieu. Suivant leur uſage, les bailles dans un vaiſſeau ſont diſtinguées ſous les noms de bailles, de ſonde, à feu ou de combat. Celles-ci contiennent l'eau qui eſt deſtinée à rafraîchir les canons pendant une affaire; les autres percées dans leur fond, reçoivent, lorſqu'on a ſondé, la corde ou la ligne mouillée à laquelle eſt attachée la ſonde ou le plomb qui ſert à meſurer la profondeur de l'eau.

Baisse. ſ. f. La baiſſe de la mer eſt la quantité dont ſa ſurface pendant le reflux s'eſt abaiſſée au-deſſous du niveau auquel elle s'étoit élevée par le flux. Cette baiſſe eſt plus ou moins grande à meſure que le reflux ou le juſan eſt plus avancé, & elle eſt différente dans les grandes & les petites marées.

Baisser. v. a. *To abaſe.* Abaiſſer dans un vaiſſeau. On baiſſe les voiles, ſon pavillon, *to abaſe the flag*, ſa flamme; lorſqu'on les fait deſcendre de la hauteur à laquelle on les avoit élevées, pour les tenir déployées. Ce terme eſt alors ſynonyme avec amener. (Voy. Amener.)

Baisser. v. n. S'abaiſſer, devenir plus bas. La mer baiſſe, lorſque par le reflux, ſa ſurface s'abaiſſe au-deſſous du niveau auquel elle étoit montée par le flux.

Balai du Ciel. ſ. m. Expreſſion proverbiale pour indiquer le vent qui n'amene jamais de nuages. La direction de ce vent varie ſuivant la poſition des diverſes régions de la terre, & même ſuivant les circonſtances locales.

Balancement. ſ. m. Action de balancer. Voyez le mot balancer pour connoître le balancement des couples d'un vaiſſeau. — Autrefois dans l'architecture navale, ou dans l'art de faire les plans des vaiſſeaux, on avoit imaginé deux couples qui portoient le titre diſtinctif de couples de balancement ; ils étoient placés l'un en avant & l'autre en arriere du maître ; & leurs largeurs correſpondantes étoient combinées de maniere, que les extrêmités d'un bâtiment devoient ſe balancer mutuellement, ſoit dans le volume des parties ſubmergées, ſoit dans leurs mouvemens d'oſcillation. Aujourd'hui on a reconnu, qu'il ne ſuffit pas de s'aſſurer du balancement de deux couples ſemblables, & que les bonnes qualités d'un bâtiment tiennent à des conſidérations moins bornées & plus élevées ; mais la théorie qui doit mettre cet enſemble deſiré, & cette concordance des formes, reſte encore à découvrir. — On nomme balancement des capacités, ce qui vient d'être nommé balancement dans les volumes des parties ſubmergées de l'avant & de l'arriere d'un vaiſſeau.

Balancer. v. a. Mettre de l'égalité dans les formes, ou de l'équilibre entre des puiſſances. Lorſqu'on conſtruit un vaiſſeau, on balance les couples, dès qu'ils ſont élevés ſur la quille dans l'état où on les voit (fig. 39, C.) ; c'eſt-à-dire, qu'on les établit de maniere, que les deux branches égales de chaque couple particulier, s'écartent également du plan diamétral du bâtiment ou des faces latérales de ſa quille, & que la direction de cette même quille ſoit perpendiculaire au plancommun de ces deux branches. — On balance les poids, lorſqu'on s'occupe du chargement d'un vaiſſeau ou de l'arrangement des parties de ſa cargaiſon, en faiſant enſorte que les deux côtés, parfaitement ſymmétriques dans leur forme, ſoient auſſi égaux en peſanteur, afin que le centre de gravité reſte conſtamment dans le plan diamétral. — On balance encore les efforts des voiles de l'avant & de l'arriere, en établiſſant entre ces puiſſances, un équilibre tel, que le vaiſſeau obéiſſant à leur action ne ſuive dans ſon mouvement qu'une ſeule & même direction.

Balanciers. ſ. m. Anneaux concentriques employés à la ſuſpenſion d'une bouſſole ou d'un compas. Ils ſont ordinairement en cuivre, placés horiſontalement & au nombre de deux. L'anneau extérieur roule ſur

deux points diamétralement oppoſés, par leſquels il eſt joint à la face latérale d'une boëte ou à un point d'appui quelconque. L'intérieur plus petit que le premier, n'a la liberté de tourner que ſur deux points ou ſur les deux extrêmités, du diamettre qui eſt perpendiculaire à l'axe de rotation de l'anneau extérieur. Par ce moyen, une lampe ou une bouſſole, étant placée au centre commun, de ces anneaux qui la ſoutiennent ſuſpendue, peut conſtamment garder une ſituation horiſontale, malgré les mouvemens d'oſcillation d'un bâtiment, lorſque d'ailleurs les axes de rotation des anneaux ou des balanciers, *gimbals, of a ſea compaſſ, or a lamp*, ſont établis parallélement, l'un à la quille & l'autre à la largeur du vaiſſeau. — Ces bouſſoles ou ces lampes ainſi préparées, ſont placées à bord dans une eſpece d'armoire, nommée habitacle & qui eſt repréſentée (fig. 33. C) l'une ſert à indiquer la direction de la route d'un vaiſſeau, & l'autre à éclairer la bouſſole pendant l'obſcurité.

Balancine. ſ. f. *Liſt.* Cordage qui attaché à chaque extrêmité d'une vergue, ſert à lui faire prendre & garder une poſition horizontale ou inclinée, ſuivant les circonſtances. Ces manœuvres ſont très-apparentes (fig. 1. M & A) & on peut les y diſtinguer aiſément puiſqu'elles s'étendent du bout de chaque vergue, au chouquet du mât correſpondant. Toutes les vergues d'un bâtiment, excepté celle d'artimon, ou celles qui lui reſſemblent, ont deux balancines qui ſont fixées à chaque extrêmité. Elles ſont diſtinguées entre elles par les noms de balancines, de grand-vergue *main liſt*, de miſaine, de hunier, de perroquet, de civadiere, *running liſt of the ſprit-ſail yard*, de perruche, &c. Ces balancines, quelquefois ſont formées par un cordage ſimple, & quelquefois, par un cordage qu'on fait paſſer dans une poulie placée au bout de la vergue. Dans le premier cas, on les nomme balancines ſimples, & dans le ſecond, balancines doubles. — Dans des bâtimens, tels que ceux qui ſont repréſentés (fig. 15, 19, 26, 27, 28. V.) les vergues nommées gui, corne, pic, qui ſervent, ſoit à ſoutenir, ſoit à déployer des voiles d'une forme particuliere, ſont auſſi maintenues & inclinées convenablement à l'aide de certaines balancines, qui par cette raiſon portent la dénomination de balancines, de gui, de pic, & de corne; *topping liſts.* — Il y a dans les vaiſſeaux de fauſſes balancines, qui ne ſont que des balancines ſupplémentaires ou de remplacement. Ce ſont de ſimples cordages attachés au bout des vergues qui ſont deſtinés à faire l'effet des balancines lorſque celles-ci viennent à ſe rompre ou à être coupées. — L'arc-boutant ferré étant mis en place, eſt auſſi ſoutenu & diſpoſé par le moyen d'une balancine qui n'eſt ainſi établie que momentanément.

Balant. ſ. f. *Bight.* Le balant d'un cordage ou d'une manœuvre, eſt la partie lâche & pendante de ce cordage. On lui donne ce nom parce qu'elle obéit, en balançant autour des points où elle eſt attachée, à tous les mouvemens d'oſcillation d'un bâtiment. — On arrête ces balancemens en roidiſſant le cordage, c'eſt-à-dire, (en terme de marine) en abraquant le balant.

Balaou. ſ. m. Eſpece de goëlette, qui reçoit ce nom dans les antilles, où elle eſt en uſage. (V. goëlette).

Baleinier. ſ. m. Nom des bâtimens qui ſont employés à la pêche des baleines.

Balestron. ſ. m. *Sprit.* Perche qui placée diagonalement, ſur la ſurface d'une voile quarrée, ſert à la tenir déployée, ainſi qu'à la ſoutenir à une certaine hauteur (fig. 31. V). On nomme auſſi baleſtron, une perche, qui établie ſur le côté d'une voile, ſert, à l'étendre le long d'un mât (V. fig. 32. V) & à porter ſon coin ſupérieur, à une hauteur plus ou moins conſidérable. — L'eſpece de voilure, ou la forme des voiles, qu'on doit remarquer dans ces bâtimens, eſt diſtinguée ſous le nom, de voilure ou de voile, à baleſtron.

Balise. ſ. f. *Beacon, ſea mark.* Marque apparente, & viſible à de grandes diſtances, qui eſt placée ſur des rochers ou ſur des écueils quelconques, dans le deſſein d'indiquer, les dangers qu'un vaiſſeau doit éviter, ou la route qu'il peut ſuivre avec ſûreté, pour traverſer certain eſpace de mer. — On trouve des baliſes établies, à l'entrée de certains ports, de quelques rades, le long des canaux, ſur les bords des rivieres; elles ſont formées, ou par des bouées flottantes, ou par des perches plus ou moins élevées, ou par d'autres objets, convenables aux circonſtances locales. — Les dépenſes néceſſaires à l'entretien de ces baliſes, ont ſervi de baſe à un droit de baliſe, qui eſt perçu par les amirautés ſur les navires auxquels elles peuvent être utiles. — Les calfats donnent quelquefois le nom de baliſes, aux marques particulieres qui leur ſervent à déſigner ſur la ſurface extérieure d'un bâtiment, les parties ou le calfatage, eſt diſcontinué, ou remarquable par quelque défectuoſité. V. calfatage.

Baliser. v. a. *To put up beacon.* C'eſt mettre des baliſes. Voyez baliſe. On baliſe une riviere, un chenal, une ance, des écueils, &c. pour annoncer, par des marques très-apparentes, les lieux que les navigateurs doivent éviter, ou les routes qu'ils doivent ſuivre.

Balle à queue. ſ. f. Ou boulet armé d'une queue de fer pour ſervir, en le faiſant fortement chauffer, à produire la liquéfaction du brai, au milieu duquel on le plonge, ſans être obligé d'employer une chaudiere pour faire fondre cette matiere réſineuſe. Comme les calfats font uſage, à bord d'un vaiſſeau, de ce moyen expéditif, on

déſigne ordinairement ce boulet par le nom de bale à queue pourcalfat.

Balon. ſ. m. Eſpece de bateau qui eſt en uſage à Siam & ſur la côte de Malabar ; *barge of ſiam.*

Banc. ſ. m. Dans les bâtimens qu'on met en mouvement à l'aide des rames, on nomme banc de nage, banc de rameurs, *twart*, ou *ſeat of rowers* un long ſiege où pluſieurs rameurs s'aſſeient pour agir avec leurs avirons. — Dans un vaiſſeau, on nommoit banc de quart, un vaſte ſiege à doſſier & en bois, qui étoit placé ſur le gaillard d'arriere en avant du mât d'artimon & qui étoit deſtiné à ſervir aux officiers de quart ou de ſervice. Ce banc eſt ſupprimé par les dernieres ordonnances. — Le ſiege continu qui regne ſur le contour intérieur de la chambre d'un canot, a le nom de banc, *benche.* On nomme banc, *bank*, une partie, du fond de la mer, qui eſt plus élevée que tout ce qui l'environne, & qui s'approche plus ou moins près du niveau de l'eau. Un banc eſt donc le ſommet d'une montagne, de ſable, de rochers, ou de vaſe, qui a pour baſe le fond de la mer, & dont l'étenduc eſt plus ou moins conſidérable. On diſtingue ainſi ſuivant leur nature, des bancs, de ſable, *ſand bank*, de coquillage, de roches, de cailloux, d'argille, &c. Le ſommet de ces bancs eſt quelquefois à fleur d'eau ; quelquefois la mer ne le laiſſe appercevoir, ou ne le découvre qu'au reflux, mais elle l'annonce toujours en briſant ſur lui avec violence, & en ſe couvrant d'écume à ſon approche, lorſqu'elle eſt agitée. Ces bancs étant à une profondeur plus ou moins grande au-deſſous du niveau de l'eau, ſont auſſi plus ou moins dangereux pour les vaiſſeaux. Les bancs connus & remarquables par leur étendue ou quelque caractere particulier, ont reçu des noms qui les diſtinguent, comme ceux de, grand banc, banc des aiguilles, banc jacquet, banc à vert. On étend l'acception du nom de banc, à ces maſſes fixes de glace, qui embarraſſent ou arrêtent les navigateurs dans leurs routes & on les nomme bancs de glace, *island of a ice.*

Bancasse. ſ. f. Eſpece de banc ou de traverſe qu'on fait repoſer par ſes extrêmités ſur deux conſoles ou taquets cloués à deux étances dans la cale d'un vaiſſeau, afin que, dans certains travaux, des hommes puiſſent y trouver un appui néceſſaire & momentané.

Banche. ſ. f. Banc de roches tendres, & caché ſous l'eau. V. banc.

Bande. ſ. f. Ce mot eſt employé dans des ſens différens par les marins 1°. Ils donnent le nom de bande de ris, *reef band*, à un morceau de toile, étroit & large, qu'on applique ſur une face de certaines voiles d'un vaiſſeau pour les fortifier dans les points où doivent être percés des trous pour le paſſage des garcettes de ris. La fig. 37. M. préſente un échantillon d'une bande de ris, percée de deux œillets, & accompagnée d'une garcette paſſée dans l'un des

œillets. On voit (fig. 55.) une bande de ris toute entiere, *ris*. Voyez auſſi les fig. 33, 59, 66, 79. — 2°. Le mot bande eſt ſynonime avec inclinaiſon. Ainſi mettre un vaiſſeau à la bande, c'eſt l'incliner latéralement. — L'impulſion du vent, ſur les voiles orientées obliquement à la quille, fait incliner latéralement un bâtiment, c'eſt-à-dire, ſuivant le ſtile des marins, qu'elle le fait donner à la bande, *to lye a long*, qu'elle lui fait prendre la bande: & ſi cette inclinaiſon eſt à tribord ou à babord, ils diſent que la bande eſt à tribord ou à babord. Lorſque l'inclinaiſon eſt très-conſidérable, le vaiſſeau eſt dit prendre une forte bande, ou donner beaucoup à la bande. — Si le vent produit, en mer, l'inclinaiſon d'un vaiſſeau, en même temps qu'il le pouſſe ſur une direction quelconque; d'autres puiſſances ſont auſſi employées pour l'incliner, lorſqu'il eſt en repos dans un port, & ces effets ſemblables ſont toujours déſignés par le nom de bande. On met donc un vaiſſeau à la bande dans un port où on l'incline ſur un côté, dans le deſſein de viſiter, caréner, ou reparer le côté oppoſé. *To heel to ſtarboard or port.* — Quelquefois cette viſite s'étend tres-profondément ou très-près de la quille; quelquefois auſſi, l'inclinaiſon eſt modérée, & cette derniere inclinaiſon eſt alors nommée demi-bande, *parliament heel.* On ne découvre alors que les cinq ou ſix premieres virures qui ſont placées immédiatement au-deſſus de la flottaiſon. — 3°. On dit adverbialement, larguer en bande, filer en bande, *a main*, *to let go amain*, pour dire d'un cordage tendu qu'on le lâche ſubitement, & qu'on l'abandonne tout d'un coup à tout l'effet de ſon élaſticité ou de la puiſſance qui produiſoit ſa tenſion. C'eſt ainſi que ſuivant les circonſtances, on largue une écoute en bande, un palan chargé, une manœuvre, &c. 4°. Enfin la bande du Nord & celle du Sud, ſignifient, dans le ciel ou ſur le globe, des zones placées au Nord & au Sud de l'équateur. *N. or S. ſhore.*

Banne. ſ. f. Tente dont on couvre quelquefois un bateau, pour mettre l'équipage à l'abri de la pluie ou d'un ſoleil brûlant.

Banner. v. a. Mettre une tente, au-deſſus d'un canot, d'une chaloupe. V. banne.

Banniere. ſ. f. Ce mot n'a d'uſage que dans cette façon de parler adverbiale, en banniere. On dit des voiles qu'elles ſont en banniere, *to let fly the ſheets of the ſails*, lorſque déployées, leur partie inférieure n'eſt plus retenue par aucun cordage. Alors elles flottent au gré du vent, comme un pavillon ou une banniere. — Les huniers ſont en banniere, dès que leurs écoutes ſont larguées ou lâchées.

Banquer. v. n. Embanquer, c'eſt être arrivé au-deſſus d'un banc,

ou entre pluſieurs bancs. Les pêcheurs ſont dits embanquer, lorſqu'ils ſont parvenus à cette partie de la mer qui recouvre le grand banc, où la pêche peut avoir du ſuccès.

BANQUEREAU. ſ. m. Diminutif de banc, ou nom donné, par comparaiſon, à un petit banc qui eſt ſitué près d'un autre incomparablement plus grand.

BANQUIER. ſ. m. Nom diſtinctif des bâtimens qui ſont deſtinés particuliérement à la pêche qui ſe fait annuellement ſur le banc de Terre-Neuve. *Banker.* Ce nom leur eſt donné ainſi que celui de Terre-Neuvier.

BANQUISE. ſ. f. Grande maſſe, de glaces amoncelées ou ſéparées, qui empêche l'accès de la terre, aux bâtimens arrivés ſur le grand banc. Ces glaces deſcendent du Nord, & arrêtent quelquefois longtemps les pêcheurs, qui cherchent à atteindre les ports de l'île de Terre-Neuve.

BAPAUME. ſ. f. Ce mot n'eſt en uſage qu'en diſant adverbialement, en bapaume, être en bapaume. Cette expreſſion peint l'état d'un bâtiment, qui, ſous voiles, ne peut plus gouverner, ni diriger ſa route ſur une direction déterminée, parce qu'il n'eſt plus animé d'aucune viteſſe, ſoit par le défaut du vent, ſoit par quelque déſordre arrivé, dans ſes voiles ou ſes manœuvres, ou dans tout ſon gréement.

BAPTÊME. ſ. m. *Ducking.* Cérémonie en uſage parmi les marins de la claſſe la plus inférieure. Elle conſiſte à arroſer d'eau de mer, les hommes & les vaiſſeaux, qui, pour la premiere fois, paſſent, ou ſous la ligne, ou ſous l'un des tropiques. Elle a ſur-tout été imaginée, & elle n'eſt pratiquée encore aujourd'hui, que pour obtenir quelque rétribution pécuniaire par laquelle les nouveaux venus, achetent la diſpenſe d'un baptême toujours fort abondant. On diſtingue le baptême de la ligne, de celui des tropiques, & l'un des trois, n'exempte pas des deux autres conformément aux principes de cette inſtitution. — Les anciens pêcheurs, conferent auſſi un baptême aux nouveaux pêcheurs de Terre-Neuve.

BAPTISER. v. a. Conférer le baptême. V. baptême. — Dans les ports, un vaiſſeau nouvellement conſtruit, eſt baptiſé avant d'être mis à la met ou lancé à l'eau. C'eſt-à-dire qu'on le bénit ſous le nom qu'il doit porter.

BARAQUETTE. ſ. f. Poulie, dont la caiſſe longue, contient un, deux & trois rouets. Placée entre des haubans, elle y eſt fixée pour le paſſage de certaines manœuvres ou de quelques cordages.

BARATE. ſ. f. Aſſemblage de quatre ſangles employées à ſoutenir la voile de miſaine, contre les grandes impulſions d'un vent impé-

tueux, & à empêcher que la toile n'en ſoit déchirée. Ces quatre ſangles, ſont attachées par une extrêmité, à la vergue de miſaine & en divers points de ſa longueur ; de là elles deſcendent pour ſe croiſer ſur l'étendue de la voile, & forment par leur combinaiſon une eſpece de W dont les pointes inférieures ſont accrochées à des poulies, à l'aide deſquelles ces ſangles ſont tendues de maniere à partager avec la voile toute l'impulſion du vent.

BARATERIE. ſ. f. *Barratry or barretry.* Infidélité d'un Capitaine marchand lorſqu'il trompe les propriétaires ou les aſſureurs du bâtiment qu'il commande, ſoit en changeant le plan des voyages qui lui ont été ordonnés, ſoit en déguiſant la nature de ſa cargaiſon, ſoit en abuſant d'une maniere quelconque, de la confiance accordée à ſon titre.

BARBARASSE. ſ. f. Cordage d'une longueur moyenne, & qui reçoit ce nom, lorſqu'attaché par une de ſes extrêmités à un point fixe, il embraſſe étroitement par plusieurs tours, en ſpirale, une partie de la longueur d'un cable ou d'un grêlin, ou d'un cordage tendu. Il ſert, par ce moyen, à produire un très-grand frottement lorſque ces cordages prennent du mouvement ; & il permet ainſi de ne les lâcher, lorſque le beſoin l'exige, qu'avec modération & par degrés.

BARBE. ſ. f. La barbe d'un bordage ou d'une planche, *woo den end ofa plank, or wooding*, eſt la coupe tranſverſale qui termine cette planche. Ce nom vient de ce que le plus ordinairement, une telle coupe, préſente des extrêmités de fibres ligneuſes qui ſont mal ou inégalement tranchées & qui forment une eſpece de barbe. — On dit d'un vaiſſeau qu'il eſt mouillé en barbe d'un autre, lorſqu'il eſt placé en avant de ce dernier & à peu de diſtance ; on dit auſſi qu'il a N d'ancres en barbe, *with N anchors a head*, lorſque N ancres mouillées en avant concourent à le tenir arrêté.

BARBE (Sainte-). ſ. f. *Gun room.* Chambre formée, à l'arriere, & à l'extrêmité d'un vaiſſeau, ſur ſon premier pont. Sa largeur eſt celle du bâtiment dans cette partie ; & elle eſt terminée par une cloiſon placée derriere le mât d'artimon. On voit la longueur *SB* de la Ste.-Barbe, (fig. 12. P) & le lieu qu'elle occupe ſur le premier pont d'un vaiſſeau. La fig. 4. en préſente quelques détails. Elle eſt deſtinée ſur-tout au logement du maître-canonnier qui y dépoſe beaucoup d'uſtenſiles d'artillerie & qui y eſt placé pour veiller à la garde des écoutilles, ou des ouvertures *K* & *C* fig. 12 par leſquelles on communique du premier pont à la ſoute aux poudres, ou au magaſin des poudres. D'ailleurs, le chirurgien-major, l'aumônier, le commis aux approviſionnemens, & des éleves de la marine,

marine ſont ordinairement logés dans ce même appartement. — On donne par extenſion le nom de fauſſe ſainte-barbe, à un autre retranchement qui quelquefois eſt fait en avant de la ſainte-barbe. Cette diſtribution a lieu dans les frégates, pour multiplier les logemens de quelques perſonnes qui doivent être ſéparées de l'équipage.

Barbejean. ſ. m. *Bob ſtay.* Voyez ſousbarbe.

Barbeïer. v. n. Une voile barbeïe ou barbeye lorſque, déployée & tendue, ſon plan eſt exactement placé dans la direction du vent. Dans cet état, ſa molleſſe la fait obéir au vent qui, frappant inégalement deſſus ou deſſous les diverſes parties de ſes faces, la rapprochent & l'éloignent alternativement du mât qui la ſoutient. — Ce terme eſt ſynonime avec faſier, être en ralingue. Cependant ces trois mots ſembleroient devoir exprimer trois choſes différentes. En effet, être en ralingue, devroit annoncer que la direction du vent eſt dans le plan de la voile ou dans celui qu'on imagine paſſer par les ralingues; faſier ſignifieroit que les deux faces de la voile, dans ſes mouvemens d'oſcillation, ſont alternativement expoſées à l'impulſion très-oblique du vent; & barbeïer indiqueroit les mouvemens alternatifs de cette voile en ralingue.

Bardis. ſ. m. *Water boards.* Prolongement intérieur, & en planches qu'on fait momentanément, aux paſſe-avans d'un vaiſſeau, lorſqu'on ſe propoſe de lui faire prendre latéralement l'inclinaiſon la plus grande. On voit (fig. 13. P) l'ouverture *abcd* qui ſépare les deux gaillards dans un bâtiment ainſi que les paſſe-avans *ad*, *bc* qui en forment les deux bordures; & on imagine aiſément que l'inclinaiſon qu'on peut donner à un vaiſſeau ſur un de ſes côtés, lorſqu'elle doit être telle que ſa quille paroiſſe à fleur d'eau doit faire immerger ce même côté juſqu'au paſſe-avant & même au-delà. C'eſt pourquoi, dans le deſſein d'empêcher l'épanchement de l'eau de la mer dans l'entrepont inférieur, par l'ouverture *abcd* dans cet état d'inclinaiſon extrême, on forme un plancher ſupplémentaire qui prolonge chaque paſſe-avant, & qui ſe releve même en talus en s'avançant vers le milieu de l'eſpace *abcd* & ce plancher bien calfaté, porte le nom de bardis.

Barge. ſ. f. *River barge.* Petit bateau à fond plat, en uſage ſur les rivieres.

Baril. ſ. m. *Small cask.* Il y a dans la marine, 1°. des barils de galere qui n'ont de particulier qu'une forme longue & étroite; 2°. des barils à poudre qui portent ce nom parce qu'ils ſont propres à contenir de 50 à 200 liv. de poudre; 3°. des barils à bourſe, qui ont la forme d'un cône tronqué, dont la plus petite baſe eſt garnie de cuir pour être fermée comme une bourſe, & qui ſont employés dans un vaiſſeau, au tranſport des grenades, par-tout où elles ſont

néceſſaires pendant un combat ; 4°. des barils à meche qui ouverts par un de leurs fonds, reçoivent les meches allumées pendant une affaire ; 5°. enfin des barils communs qui ſont employés aux uſages ordinaires.

Barillage. ſ. m. Aſſemblage de pluſieurs barils.

Barillet. ſ. m. Petit baril de poche, dans lequel les cordiers renferment la jauge avec laquelle ils meſurent la groſſeur des cordages qu'ils travaillent. V. jauge. Les charpentiers ont auſſi un barillet ſur lequel eſt roulé le cordeau dont ils ſe ſervent pour tracer des lignes ſur les faces des pieces de bois qu'ils ſe propoſent de travailler.

Barometre marin. ſ. m. Barometre ordinaire, augmenté des moyens propres à empêcher, le mercure contenu dans le tube, de participer aux mouvemens du tube ou de ſes ſupports. Les grandes agitations que les lames communiquent à un vaiſſeau en pleine mer ne permettroient jamais de meſurer la hauteur du mercure dans un barometre abſolument ſemblable à ceux dont les Phyſiciens ſe ſervent ſur terre ; c'eſt pourquoi, dans le deſſein de meſurer cette hauteur à la mer, ainſi que ſes variations qui par leur ſucceſſion & leur grandeur intéreſſent grandement les navigateurs, on a établi la communication, des deux branches du ſiphon qui forme le tube de ce barometre, par un filet de mercure de la plus petite groſſeur. Cet arrangement, qui ne peut empêcher la preſſion de l'atmoſphere d'avoir tout ſon effet, s'oppoſe à celui des mouvemens prompts, irréguliers & courts, parce qu'alors dans un petit intervalle de temps le mercure ne peut paſſer par l'étroit canal de communinication, en volume aſſez conſidérable pour faire changer ſenſiblement le rapport ou la différence des hauteurs des colonnes renfermées dans les deux branches du ſiphon. Tel eſt le principe & l'indication des moyens qui ſont ſuivis dans la conſtruction d'un barometre marin.

Barque ſ. f. Petit bâtiment de mer. *Bark-Boat.* Ce nom convient eſſentiellement à des bâtimens qui n'ont qu'un ſeul mât garni d'une ſeule voile, & qui ont une grandeur aſſortie à cette voilure. Cependant cette dénomination ſemble embraſſer tous les bâtimens, qui ont peu de grandeur & dont le port n'excede pas cent cinquante tonneaux. Quelques-uns ont un pont, quelques-uns ont deux mâts ; (Voy. Pl. V.) & leur deſtination eſt de naviguer à peu de diſtance de la terre, pour faire le cabotage (Voy. ce mot.) — Lorſqu'une barque eſt expédiée pour porter des avis, on la nomme barque d'avis.

Barquée. ſ. f. Meſure déterminée & de convention. Une barquée de pierre, eſt une maſſe de pierres dont le poids eſt donné par le port connu ou la charge de la barque qui eſt employée au tranſport. Il

en eſt de même d'une barquée de leſt *a boat full of ballaſt*, & c'eſt par des barquées qu'on meſure les pierres qui doivent compoſer le leſt d'un bâtiment, comme on meſure le grain par le poids & le volume d'un tonneau.

Barre. ſ. f. Ce mot a diverſes ſignifications dans la marine. 1.° Il indique une piece de bois étroite & longue, telle que *e f*, (fig. 35, G.) qui ſert à faire tourner le gouvernail *ede* ſur ſes gonds, & qui par conſéquent eſt nommée barre de gouvernail, *tiller in boat, and helm in ship.* 2.° Des pieces ſemblables en bois, ſont employées à mouvoir un cabeſtan ſur ſon axe, (figures 28 & 29, C.) en introduiſant une de leurs extrêmités dans les trous *abe*; & elles ſont nommées barres de cabeſtan, *bar of the capſtern.* --- 3.° des barres en fer nommées barres de cuiſine, ſervent à ſoutenir les chaudieres des cuiſines dans les bâtimens de mer. 4.° Il y a des barres d'écoutilles, *hatch bar*, *head ledges*, qui ſont des barres employées à maintenir les panneaux, ou les couvertures en bois avec leſquelles on ferme les ouvertures pratiquées dans les ponts pour établir une communication entre les parties intérieures d'un vaiſſeau qui ſont ſéparées par des ponts ou des planchers. 5.° C'eſt le nom général de pluſieurs pieces telles que *ed*, *kl*, *mn*, &c. (fig. 60. C) qui ſont partie de l'arcaſſe d'un bâtiment & qui ont reſpectivement plus ou moins de courbure que la barre iſolée (fig. 58, G.) Entre ces barres, quelques-unes ont des noms diſtinctifs quoiqu'elles portent enſemble le nom de barres de l'arcaſſe *tranſoms*. La barre la plus élevée *ed* eſt la barre d'écuſſon ou la barre d'arcaſſe, *helm poſt tranſom*; *kl*, qui lui eſt immédiatement inférieure eſt la barre ou la liſſe d'hourdy, *Wing tranſom*. Enſuite *mn*, qui eſt placée au niveau du premier pont, eſt par cette raiſon la barre de pont, *deck tranſom*, *counter tranſom*. Les autres plus baſſes ſont des barres d'arcaſſe, & enfin, la plus baſſe de toutes porte le nom particulier de fourcat d'ouverture, *loweſt tranſom*, *firſt tranſom*. 6.° Il y a des barres de hune, *croſſ and treſtle trees*, qui ſont des pieces de bois, placées à la tête d'un mât, pour ſervir à ſoutenir la hune qui repoſe ſur elles. On les voit repréſentées (fig. 24, A.) Elles ſont au nombre de quatre, dont deux paralléles & droites, telles que *ed* portent le nom d'élongis *treſtle trees*, tandis que les autres, telles que *ab*, qui ont une légere courbure ſur leur contour, ſont nommées traverſins, *croſſ trees*. On voit l'aſſemblage de ces barres, dans la place qu'il occupe, c'eſt-à-dire, en *t*. (fig. 16.) D'autres barres pareilles & nommées barres de perroquet, *croſſ trees of the top maſt*, préſentent des points d'appui aux haubans qui maintiennent un mât de perroquet. Celles de grand & petit perroquet ſont repréſentées, (fig. 25 & 26.) & celles de

perroquet de fougue (fig. 27.). Elles ſont vues en place (fig. 13, 16 & 17.) 7.° Il y a des barres en bois qui ſervent à maintenir fermés, ou les portes des ſoutes, ou les mantelets des ſabords, & qui par cette raiſon reçoivent les noms de barres de ſoute, barres de ſabord, *bar of the port*. 8.° Dans les corderies, on nomme barres de cochoir, des barres de fer ou de bois, qui traverſent le cochoir latéralement pour l'unir aux montans de la traîne, & le maintenir dans une poſition conſtante pendant le commettage d'un cordage quelconque (Voy. cochoir & commettre). — Dans le gréement d'un bâtiment, on nomme barres de trelingage, des liſteaux attachés ſur le trelingage, afin qu'ils ſervent à conduire ſur une direction déterminée, certains cordages, tels que les cargue-fond, cargue-bouline, & palaquins des huniers. 9.° On donne le nom de barre, *bar of a harbour*, aux maſſes des ſables qui ſont amoncelés à l'embouchure d'une rivierre, & qui en barrent l'entrée; il s'étend même à ces longues bandes de ſable qui bordent certaines côtes maritimes, & qui en défendent l'approche aux navigateurs à cauſe des lames dangereuſes, que la mer, pouſſée par le vent, éleve à leur rencontre. --- L'uſage de la barre du gouvernail a fait imaginer certaines expreſſions laconiques pour ordonner & diriger ſes poſitions. On dit que la barre eſt deſſous, *helm a lee*, lorſqu'elle eſt portée du côté qui eſt, ſous le vent ou oppoſé au vent. Dans une ſituation contraire, la barre eſt au vent; *a weather the helm*; *the helm hard a weather*. Dans le premier état on a la barre à bord, *hard a lee* lorſqu'elle eſt pouſſée de côté juſqu'à toucher la muraille du bâtiment; mais dans ces deux cas on a la barre à tribord ou à babord *helm to ſtarboard or larboard*, lorſqu'elle eſt portée vers le côté droit, ou vers le côté gauche d'un vaiſſeau, & qu'elle fait avec le plan diamétral un angle plus ou moins aigu, qui eſt ouvert dans la partie droite ou la partie gauche du bâtiment. Enfin, la barre droite eſt celle qui eſt ſituée dans le plan diamétral. Cette barre eſt miſe en place, *to ſhip the tiller*, & déplacée à volonté, ſur-tout dans les petits bâtimens. Celui qui ſe charge de varier ſes poſitions, eſt dit prendre la barre, ou être à la barre, ou ſe mettre à la barre. C'eſt lui, qui ſuivant les circonſtances accidentelles, ramene un vaiſſeau ſur la route qu'il doit tenir, ou l'éloigne de tout ce qu'il doit éviter, en faiſant mouvoir la barre, c'eſt-à-dire, en la pouſſant à droite ou à gauche, ſoit pour faire arriver, ſoit pour faire venir un vaiſſeau au vent. Voy. ces mots; & lorſque le mouvement de cette barre exige *N* bras pour la manœuvrer, alors on dit qu'il y a *N* d'hommes à la barre. --- Lorſque les mains de ces hommes nommés timoniers ſont

immédiatement appliquées à l'extrêmité de cette barre pour varier les poſitions, on dit alors que le bâtiment gouverne à barre franche, & ſi, comme dans les grands vaiſſeaux, ils ſe ſervent d'une roue & de cordages pour mouvoir cette barre, ils ſont dits gouverner à la roue.

Barrée. adj. Titre diſtinctif de la vergue qui ſert à étendre le côté inférieur de la voile du perroquet de fougue. On peut remarquer la vergue barrée, *croſſ jack yard*, qui eſt ſuſpendue au mât d'artimon d'un vaiſſeau repréſenté, (fig. 4, A.) on la nomme auſſi vergue ſeche, & ſa dénomination vient de ce que, différente des autres vergues ſemblables, qui ſervent à déployer une voile ſupérieure & une inférieure, elle n'eſt employée que pour offrir un appui aux deux points inférieurs de la voile de perroquet de fougue. (Voy, Vergue.)

Barrer. v. a. Arrêter, empêcher d'avancer. On barre un vaiſſeau ou on le trouble dans ſa marche, ſi on multiplie dans divers ſens, les coups de gouvernail dont l'effet eſt non-ſeulement de faire tourner le vaiſſeau ſur lui-même & de l'écarter d'une direction, mais auſſi de retarder ſa viteſſe. On barre un vaiſſeau lorſque pour corriger ſes arrivées ou ſes auloffées, c'eſt-à-dire, ſes rotations horiſontales, on produit, à l'aide du gouvernail, un effort, ſupérieur à celui que les circonſtances rendent néceſſaire, & dont il faut enſuite modérer l'énergie ou le réſultat. L'inexpérience du timonier fait qu'il barre ſans ceſſe le bâtiment qu'il gouverne.

Barrot. ſ. m. *Barling*. Diminutif de bau; & dans un vaiſſeau, on nomme bau ce qui eſt nommé poutre, dans les édifices civils. Les barrots ſont deſtinés à ſoutenir les planchers des gaillards & dunette; & ceux qui les terminent dans l'intérieur d'un bâtiment portent le nom de barrots de façade. Les baux des faux ponts portent auſſi la dénomination des faux barrots. — Les barrots ſur leſquels ſont établies les différentes ſoutes d'un vaiſſeau reçoivent à cauſe de leur place, le nom de barrots de ſoute. — Ceux qui ſervent de baſe à la plate-forme de la poulaine, & qui en fortifient la charpente, ſont des barrots d'éperon, *uq* & *aq*, (fig. 3, P.) — Dans les bâtimens dont l'avant eſt ouvert au-deſſus de l'éperon, le dernier bau qui eſt placé, à cette extrêmité, & à la hauteur de la ſeconde batterie des vaiſſeaux de 74, eſt diſtingué par le nom de barrot de coltis, *collar beam*.

Barroter. v. a. *To full to the beams*. Remplir complettement, de marchandiſes, ou d'autres objets, tout l'eſpace renfermé entre le fond d'un vaiſſeau & le plancher ou le pont immédiatement ſupérieur. Comme il ne reſte alors aucun vuide dans la cale même près

des barrots ou des poutres du plancher qui la recouvre ; on dit qu'un bâtiment ainſi chargé eſt plein juſqu'aux barrots ou qu'il eſt barroté.

Barrotin. ſ. m. *Ledge.* Nom de petits barrots, qui ſont placés, dans les intervalles établis entre les baux d'un pont, & qui partagent avec eux, quoiqu'ils aient des dimenſions bien inférieures, & le poids de ce pont, & celui des efforts, ou des charges qu'il eſt deſtiné à ſoutenir. On voit dans le plan détaillé de la moitié *AduB* du premier pont d'un vaiſſeau (fig. 12, P.) & les baux de ce pont & les barrotins intermédiaires. — Dans la charpente d'un caillebotis, qui eſt formé de pieces qui ſe croiſent, on diſtingue ſous le nom de barrotins, les lattes, les plus épaiſſes, tandis que celles qui les traverſent ont le nom connu de lattes. La fig. 3, P. préſente dans l'eſpace *s n i*, une eſpece de treillage nommé caillebotis, dont les barrotins ſont paralleles à la longueur de l'éperon.

Bas. ſ. m. On dit le bas de l'eau pour exprimer l'état de la mer qui de ſon niveau, à la fin du reflux, ou au moment que le flux eſt prêt à lui ſuccéder. — Le bas d'un eſt vaiſſeau une expreſſion quelquefois employée pour indiquer la partie la plus inférieure ou le fond de la cale d'un bâtiment.

Bas. adv. On abaiſſe ou on amene tout bas, une voile, une vergue, dans un vaiſſeau, lorſqu'on les fait deſcendre au plus bas poſſible, de la hauteur à laquelle elles étoient élevées. — Quelquefois à bord, le commandement fait à tout le monde de deſcendre dans les parties inférieures du bâtiment, eſt exprimé en diſant, tout le monde en bas ? ou à bas le monde ? *men down ?*

Bas-Bord. ſ. m. Titre qui ſert à diſtinguer la claſſe des bâtimens de guerre qui n'ont qu'une ſeule batterie, de celle des vaiſſeaux à pluſieurs batteries. Les premiers ſont des bâtimens de bas-bord & les derniers de haut-bord. L'origine de cette dénomination eſt la hauteur différente des œuvres mortes de ces bâtimens au-deſſus du niveau de l'eau.

Bas-fond. ſ. m. *Shallow water.* Ce nom indique, dans le fond de la mer, des lieux élevés dont les ſommets ſont aſſez éloignés du niveau de l'eau, pour ne pouvoir jamais être atteints, par les plus grands vaiſſeaux, ou par ceux dont la partie ſubmergée a la plus grande profondeur ; cependant ils ſont tels que la ſonde peut ſervir à déterminer la hauteur de l'eau qui les recouvre. C'eſt à ces caracteres qu'ils ſont diſtingués des écueils nommés haut-fonds, *shoals.* Ceux-ci ſont, il eſt vrai, comme les premiers, de hautes montagnes qui s'élevent du fond de la mer, mais dont les ſommets s'approchent beaucoup plus du niveau de l'eau, que ceux des bas-

fonds. Cette poſition les rend très-dangereux, pour les vaiſſeaux qui cherchant à les franchir, ou qui traverſant l'eſpace de mer qui les couvre ne peuvent que les choquer, & y échouer, ou s'y briſer. La différence étant ainſi bien établie entre les bas-fonds & les haut-fonds, doit éloigner l'idée des ſens contraires que ces deux mots ſemblent préſenter aux perſonnes qui n'approfondiſſent pas aſſez leur ſignification particulière.

Basse. ſ. f. *Ridge of rocks.* On donne ce nom ou celui de batture, à de longues montagnes de ſable, ou à de longues chaînes de rochers, qui s'élevent du fond de la mer juſqu'auprès de ſa ſurface. Dans ſon reflux, la mer les laiſſe en partie à découvert, & ſemblables à des haut-fonds, ils préſentent à la mer, lorſqu'elle eſt agitée par le vent, des obſtacles ſur leſquels elle briſe avec fureur.

Basse. adj. On dit que la mer eſt baſſe, *low water*, ou qu'il y a baſſe-mer, lorſque le reflux eſt ſur le point d'être ſuivi par un nouveau flux, & que ſon niveau s'eſt abaiſſé autant qu'il peut l'être par l'effet de la marée. On dit auſſi, que dans un tel eſpece de la mer, les eaux ſont baſſes, lorſque par quelque cauſe que ce puiſſe être, leur profondeur a diminué d'une quantité conſidérable. — Dans un vaiſſeau, la grand-voile & celle de miſaine, ſont nommées ſes baſſes voiles, *courſes*, comme leurs vergues portent le nom de baſſes vergues. — Lorſqu'un vaiſſeau de guerre a pluſieurs batteries, comme elles ſont paralléles & rangées à diverſes hauteurs, les unes au-deſſus des autres, on donne le nom de batterie baſſe à celle qui eſt moins éloignée du niveau de la mer. — Enfin, dans quelques iſles, on diſtingue une partie de leur étendue par le nom de baſſe-terre, parce que cette partie s'éleve moins que le reſte au-deſſus du niveau de la mer. C'eſt ainſi qu'en parlant des côtes de la mer, on dit que les terres en ſont baſſes, pour exprimer que leur ſurface n'eſt pas placée à une très-grande élévation au-deſſus de celle de l'eau.

Bassin. ſ. m. C'eſt dans certains ports, un lieu retiré où les vaiſſeaux, *shipping*, ſont à l'abri du vent & de la groſſe mer, *small harbour*; mais plus ordinairement, on nomme baſſin, dans les arſenaux du Roi, une enceinte en pierres dans laquelle les eaux de la mer ſont introduites par des portes aſſez grandes pour permettre le paſſage des bâtimens qu'on y renferme pour y être radoubés ou réparés. *Dock, or baſin of a dock.* Il y a de ces baſſins qui ſont propres à recevoir deux vaiſſeaux placés à la ſuite l'un de l'autre; & leur deſtination a dirigé la forme de leurs contours qui ſont à-peu-près ſemblables à ceux des grandes ſections horiſontales

d'un vaiſſeau de guerre, avec des dimenſions cependant, qui ſont bien plus conſidérables. Cette configuration a fait donner auſſi le nom de forme à ces baſſins. Lorſque ces baſſins n'ont que de foibles dimenſions qui ne leur permettent de recevoir que de petits bâtimens, & dans les plus hautes marées, ils portent alors le nom de demi-formes. — Dans un vaiſſeau, le baſſin des cuiſines, eſt une eſpece de plateau en bois, garni d'un rebord ſur ſa circonférence & deſtiné à contenir de l'eau conſtamment afin d'empêcher, & d'arrêter tous les effets du feu. Cet uſage a fait donner à ce plateau le nom diſtinctif de baſſin.

Bastingage. ſ. m. *Netting.* Eſpece de parapet élevé ſur les bords & tout autour d'un vaiſſeau pour former un abri contre le feu d'un ennemi. Les gaillards, la dunette & les paſſe-avants ſont, dans un combat, bordés d'un baſtingage, lorſqu'on a eu le temps de prendre ces précautions. Souvent on fait ce baſtingage, au moment d'une affaire, en ſuſpendant par des cordages de vaſtes filets qu'on remplit des matelats, des hamaks & des hardes de tous les gens de l'équipage, juſqu'à la hauteur de quatre pieds à quatre pieds & demi. On en compoſe ainſi un rempart factice qui met à couvert non-ſeulement les hommes employés pour la mouſqueterie, mais auſſi ceux qui s'occupent de la manœuvre du bâtiment. Souvent auſſi & ſur-tout en temps de guerre le baſtingage eſt fait à demeure, & il n'en porte pas moins le nom par extenſion, quoiqu'alors il ſoit formé, ou avec des tronçons de cable, ou avec des ſacs remplis d'étoupe, ou de hourre, ou de terre, ou avec des planches de liege, &c.

Bastinguer. v. a. C'eſt entourer un vaiſſeau d'un baſtingage. (Voy. ce mot.) *To barricade a ship.* — Les perſonnes qui ſont embarquées dans un vaiſſeau, parlent quelquefois comme s'identifiant avec leur bâtiment, & alors, au lieu de dire que le bâtiment a été baſtingué, elles diſent qu'elles ſe ſont baſtinguées. Il y a dans la langue des marins, beaucoup d'expreſſions de ce genre, dans leſquelles les navigateurs diſent d'eux-mêmes ce qui ne peut être appliqué qu'au vaiſſeau, où ils ſont embarqués. C'eſt ainſi qu'on dit quelquefois, nous avons touché, vous êtes échoué, nous fîmes côte, nous faiſions de l'eau; ils ont coulé bas; nous remplimes; nous étions ſur le côté, nous primes la bande, &c.

Bat. ſ. m. ou Tambour. Rempliſſage en planches, ou bordages plus ou moins courts qu'on place ſous les jottereaux de la proue, pour recouvrir le vuide qui regne ſous leur épaiſſeur. On empêche ainſi que les lames de la mer, ne frappent immédiatement ſous les jottereaux, & on les force dans leur choc, de s'étendre, ſur la

ſurface de ce bat qui eſt un plan incliné & de forme triangulaire. On voit, qu'expoſé ſans ceſſe au battement des lames, ſa place a fixé le nom qu'on lui a donné.

BATARD. ſ. m. *Parrel rope.* Ce mot eſt rarement prononcé ſeul, & on dit toujours Batard de racage, parce qu'effectivement il fait partie de tout racage. C'eſt un cordage qui ſert principalement à lier une vergue au mât qui la porte. Les vergues de hune, de perroquet, & d'artimon, ſont attachées à leur mât reſpectif, en partie, par des Batards; mais comme les vergues, ſuivant les circonſtances, doivent être élevées ou abaiſſées, on favoriſe ces mouvemens fréquens, d'aſcenſion ou de deſcente, en garniſſant ces batards, de pommes & de bigots enfilés (fig. 89 N) qui forment proprement les racages. Cet aſſemblage de pommes & de bigots, ou ce chapelet, embraſſe le contour poſtérieur des mâts, de hune ou de perroquet, tandis que le bout du batard entoure chaque vergue par pluſieurs révolutions, pour produire ſa réunion avec leur mât reſpectif. Une extrémité de chaque batard eſt terminée par un œillet, & le grand frottement que ce cordage eſt ſuſceptible d'éprouver, a fait adopter l'uſage de le fourrer ou de l'entourer d'un plus petit cordage ſur toute ſa longueur, ou ſur une partie de cette même longueur,

BATARDE, adj. f. Nom diſtinctif des marées qui correſpondent aux quadratures de la lune; & cette dénomination leur eſt donnée par oppoſition à celle de grandes marées, qui déſignent celles qui ont lieu au temps des ſyzigies. Les marées batardes ſont beaucoup moins fortes que les marées des pleines & nouvelles lunes. Alors la mer s'éleve moins haut par le flux, comme elle s'abaiſſe moins par le reflux, & ſa viteſſe n'eſt pas auſſi conſidérable. C'eſt par cette raiſon qu'elles portent le nom de marées batardes.

BATAYOLES. ſ. f. *Stanchions of nettings.* Montans en fer ou en bois, deſtinés à ſoutenir les barrieres ou garde-foux, qu'on établit dans un vaiſſeau, par-tout où il eſt à propos de prévenir des accidens ou des chûtes dangereuſes, comme ſur les plats bords, au fronteau des gaillards, ſur le contour des hunes. Les garde-foux portent le nom de liſſes de batayoles ou de filarets.

BATEAU. ſ. m. *Boat.* Petit bâtiment de mer. Les chaloupes, canots & yoles, conſacrés au ſervice d'un vaiſſeau; ſont nommés généralement ſes bateaux. — Les bateaux de pêche, *fisher man*, & de paſſage ſont peu conſidérables par leur grandeur, & ils reçoivent leur nom de leur deſtination. — Il y a des bateaux Bermudiens (fig. 28. V.) *Sloops*, qui ſont de petits bâtimens, en uſage dans les iſles Françoiſes & Angloiſes de l'Amérique, parce qu'ils conviennent à de belles mers. Leur mâture & leur voilure les ca-

ractériſent & les rendent très-propres aux voyages qu'ils ſont deſtinés à entreprendre. — Il y a auſſi des bateaux plats qu'on dit tels parce qu'avec de grandes largeurs ils ont peu de profondeur, & que la forme de leur partie ſubmergée eſt platte & a peu de courbure, ce qui donne à ces bâtimens la propriété de porter de grands fardeaux ſans s'enfoncer dans l'eau à une grande profondeur. — Dans les ports on diſtingue des bateaux à eau, ou à pompe, ou de leſt, *ballaſt lighter*, parce qu'ils ſont deſtinés à tranſporter de l'eau ou du leſt d'un lieu à un autre. — Il y a certains bateaux qui ſervent ou qui ſont conſtruits pour fermer l'ouverture des baſſins dans un port, & cette fonction leur fait donner le nom de bateau-porte. Ils ſont préparés de maniere que leurs extrêmités s'enchaſſent & deſcendent ou montent verticalement dans des couliſſes qui bordent les ouvertures de ces baſſins, ſelon que ces bateaux ſont plus ou moins chargés ou déchargés. — On donne auſſi le nom de bateau de lok à un ſecteur en bois *abc* (fig. 101. G), parce qu'il reſte flottant dans une ſituation verticale, lorſqu'on le jette à la mer. C'eſt ce morceau de bois, qui, jeté ſur la ſurface de la mer, ſert aux navigateurs, comme un terme fixe pour meſurer le chemin fait par un vaiſſeau pendant l'intervalle de quinze ou trente ſecondes.

Batelage. ſ. m. Tranſport par bateaux, de la charge des gros bâtimens. Les frais de batelage, *bolt boat*, ne ſont en d'autres termes que des frais de tranſport.

Batelée. ſ. f. Charge d'un bateau. C'eſt l'expreſſion du poids total qu'un bateau peut porter ſans dangers ; & cette grandeur devient ſouvent une meſure de convention dans les opérations d'armement & de déſarmement des vaiſſeaux.

Bateler. v. n. Conduire des bateaux, être employé à faire naviguer, des canots, chaloupes, & d'autres petits bâtimens.

Batiment. ſ. m. Nom général de tous les moyens imaginés par les différentes Nations, pour naviguer ſur mer ; on peut les diviſer en trois claſſes ; bâtimens de guerre *veſſel*, de commerce *merchant ship*, & de tranſport ; & cette diviſion n'eſt relative qu'à leur deſtination. Si on conſidere qu'ils ſont mis en mouvement, les uns par des rames & les autres par le ſecours du vent, on diſtinguera des bâtimens à rames & à voile. Parmi ces derniers on imagine auſſi de nouvelles ſubdiviſions fondées ſur la grandeur des bâtimens, ou plutôt ſur le nombre de leurs mâts verticaux. C'eſt pourquoi il y a des bâtimens à un, deux ou trois mâts. Leurs grandeurs & leurs uſages ont fait auſſi diſtinguer différens bâtimens par des noms qui leur ſont particuliers, tels que ceux de vaiſſeaux de ligne, frégates, corvettes, fluttes, gabarres, &c. Les vaiſſeaux de guerre

ſont elaſſés ſuivant le nombre de leurs canons ou de leurs ponts ; & les vaiſſeaux de commerce par le nombre de tonneaux qu'ils ſont capables de porter. — Lorſque des bâtimens ont des œuvres mortes très-élevées, ou lorſque leur partie qui reſte au-deſſus de l'eau a beaucoup de hauteur, on les nomme de haut-bord, par oppoſition au nom de bâtimens de bas-bord qu'on donne à ceux qui dominent peu ſur la ſurface de la mer. — Les relations des puiſſances auxquelles appartiennent des bâtimens, les font déſigner ſous les titres de bâtimens ennemis, amis, étrangers & neutres. — Un bâtiment qui eſt employé à faire du des découvertes, ou des obſervations, eſt nommé bâtiment de découverte, d'obſervation, &c. Enfin, dans les ports l'architecture civile étant appliquée à une infinité d'établiſſemens utiles, des Ingénieurs ſont chargés par le Roi de l'exercer ſous le titre d'Ingénieurs des bâtimens civils, & les bâtimens qu'ils conſtruiſent ſont nommés civils pour les diſtinguer des bâtimens de mer qui ſont l'ouvrage des Ingénieurs-conſtructeurs.

Batir. v. a. Exécuter la conſtruction d'un vaiſſeau *to build ship.* Ce mot doit être employé & paroît adopté, pour déſigner particuliérement l'ouvrage d'un charpentier, afin de le diſtinguer de celui d'un Ingénieur qui eſt chargé ſeulement d'imaginer, de perfectionner, de tracer les plans des bâtimens de mer, & de ſuivre leur exécution. Les fonctions de ce dernier ſont ainſi de conſtruire des vaiſſeaux, mais le travail du premier eſt de les bâtir.

Baton. ſ. m. Morceau de bois plus ou moins long, d'une groſſeur peu conſidérable & arrondi dans ſon contour. Les marins en diſtinguent pluſieurs par des noms différens ſuivant leurs uſages. Ils nomment bâton de foc, *jib boom*, celui qui ſert de prolongement au mât de beaupré, (fig. 1. A) ou *ns* (fig. 14) pour ajouter à ſa ſaillie hors de la proue, & aſſurer des points d'appui à pluſieurs voiles triangulaires, qui ſont très-utiles aux mouvemens d'un vaiſſeaux. — Il y a des bâtons d'hiver qui ne portent ce nom, que parce que, dans la ſaiſon des mauvais temps, ils tiennent la place des mâts de perroquet dont les voiles ne peuvent alors être d'aucun uſage. — Il y a au ſommet de quelques mâts, un bâton de commandement *ſtaff at the maſt head* qui n'eſt qu'un prolongement du mât de perroquet pour ſervir à porter le pavillon de commandement. Comme le pavillon national eſt ordinairement déployé à l'arriere d'un vaiſſeau, il y a un petit mât (fig. 13. E) qui eſt planté obliquement ſur le couronnement (fig. 1 A) pour ſervir à le ſoutenir par un de ſes côtés tandis qu'il eſt flottant au gré du vent. (Voyez les vaiſſeaux repréſentés pl. V). Cette deſtination lui a fait donner

le nom de bâton de pavillon ; *enſign ſtaff* ou de bâton d'enſeigne ; *flag ſtaff*. — Le bâton de girouettre, *ſtaff of a vane*, eſt placé auſſi au ſommet d'un mât pour ſervir de ſupport à la girouette. — Il y a auſſi un bâton de pavillon de beaupré, *jack ſtaff*, qui eſt établi ſur la branche verticale de la courbe de beaupré, pour ſoutenir un pavillon qu'on déploie ſur cette extrêmité du vaiſſeau, les jours de Fête ou de Dimanche ou dans des occaſions de réjouiſſance. Lorſqu'une flamme (fig. 15 E) eſt arborée, un de ſes côtés eſt étendu ſur une petite vergue qui porte alors le nom de bâton de flamme *ſtick of a pendent*. — Le piſton d'une pompe eſt armé d'un bâton qui ſert à le mouvoir, & qui eſt nommé bâton de pompe. — Une gaffe a pour manche un long bâton qui porte le nom de bâton de gaffe, *ſtick of a boat hook*. — Dans un combat, on fixe les meches enflammées au bout d'un bâton, & alors ce boute-feu eſt nommé bâton à meche. — Enfin, on ſe ſervoit autrefois, pour meſurer la hauteur du ſoleil, d'un inſtrument dont la partie principale étoit un bâton gradué, & qui par cette raiſon portoit le nom de bâton aſtronomique, ou de jacob ou celui de fleche, d'arbaleſtrille *jacob ſtaff*, mais il n'eſt plus d'uſage & avec juſte raiſon, ainſi la deſcription en deviendroit ſuperflue.

Batonnée. ſ. f. Une bâtonnée d'eau exprime la maſſe d'eau qu'une pompe éleve à chaque coup de piſton ; & ce nom tire ſon origine de celui qui eſt donné au manche de piſton, & qui eſt bâton de pompe.

Battant. ſ. m. La partie flottante, d'une voile, d'une flamme, d'un pavillon lorſqu'ils ſont déployés & retenus ſeulement par quelques points, porte le nom de battant, de flamme, de pavillon, &c. *fly of an enſign*.

Battant. adj. Un vaiſſeau eſt bien battant, lorſqu'entiérement armé, & ayant reçu toute ſa charge, les ſabords de ſa premiere batterie, ſont aſſez élevés au-deſſus de la ſurface de la mer pour qu'ils puiſſent être ouverts au beſoin, & faciliter ſans riſque le ſervice des canons, dans tous les temps convenables pour combattre. Il faut auſſi pour cet effet que la ſtabilité de ce vaiſſeau ait d'ailleurs toute l'énergie néceſſaire.

Batterie. ſ. f. *Tier*. Des canons rangés des deux côtés d'un vaiſſeau, ſur un de ces ponts, & chacun à un ſabord particulier où chacun à ſon embraſure forment, proprement ce qu'on nomme une batterie d'un vaiſſeau ; quelquefois cependant, la deſtination des ſabords, fig. 1. P, fait qu'on donne auſſi par extenſion le nom de batterie, à la ſuite des ſabords qui ſont placés ſur une même ligne, de chaque côté d'un bâtiment. C'eſt ce que les marins entendent lorſqu'ils diſent d'une batterie qu'elle eſt ouverte ou fermée, ce

qui ne peut s'entendre que des ſabords. Ils diſent auſſi qu'une batterie eſt noyée, ou qu'un vaiſſeau a une belle batterie, ou qu'il a N pieds de batterie lorſque la ligne des ſabords de la premiere batterie eſt placée plus ou moins près du niveau de l'eau, en ayant égard aux loix générales qui fixent les limites de cette hauteur. Mais ils ne parlent que des canons lorſqu'ils diſent d'une batterie, qu'elle eſt dedans ou dehors, à la ſerre ou aux ſabords, parce qu'alors ils veulent exprimer que les canons ſont retirés en dedans du bâtiment ou qu'ils ſont mis en batterie. — Dans un vaiſſeau de guerre, à pluſieurs ponts, on diſtingue les batteries par les noms de 1e, 2e, 3e, & batteries, de gaillards; celle qui eſt la plus voiſine du niveau de l'eau, eſt la premiere batterie, ou la batterie baſſe : & elle eſt compoſée des canons les plus gros dont le vaiſſeau eſt armé. — On donne encore par extenſion le nom de batterie, à l'intervalle qui regne entre deux ponts placés immediatement l'un au-deſſus de l'autre. Lorſque des canons ſont rangés ſur un pont inférieur, les hommes qui ont un poſte dans cet eſpace, ou qui s'y promenent, ou qui y couchent, diſent qu'ils ſont dans telle batterie.

BATTRE. v. a. Ce mot dans la marine ſignifie quelquefois vaincre, comme dans la langue commune; mais il a auſſi d'autres acceptions qu'il eſt à propos de faire connoître. — Battre en chaſſe un ennemi, c'eſt le pourſuivre, lorſqu'il fuit, en tirant ſur lui avec les canons de l'avant : comme battre en retraite, c'eſt ſe défendre avec les canons de l'arriere contre un ennemi qu'on veut fuir; par la même raiſon, on dit battre en hanche un vaiſſeau, lorſqu'on tire des coups de canons dans ſa hanche. — Battre la mer, c'eſt ſouvent dans l'attente des vents favorables, faire des courſes croiſées dans un même parage, ſans pouvoir avancer ſur la route qu'on ſe propoſe de pourſuivre. — On dit qu'un vaiſſeau eſt battu de la mer & des vents, lorſqu'il eſſuye des tempêtes, ou qu'il parcourt des mers dures & extraordinairement agitées. — En termes de manœuvre, on dit que les voiles battent le mât, lorſque le vent régnant, étant trop foible & trop variable pour les tenir enflées & tendues, les éloigne un moment du mât qui les porte, pour les laiſſer enſuite retomber ſur lui par des mouvemens périodiques. — Enfin, les calfats battent les coutures d'un vaiſſeau lorſqu'ils refoulent, à coups de maſſe, dans les joints des bordages, l'étoupe qui doit remplir ces vuides, pour fermer tout accès à l'eau.

BATTURE. ſ. f. *Flat or shallow.* Voyez Baſſe. Ce nom donné, au même objet qui porte auſſi le nom de baſſe, ſemble plus pittoreſque. Ce dernier exprime la ſituation de l'écueil, & le nom bat-

ture ſemble rendre l'effet qui réſulte de ſon exiſtence. Il annonce que la mer agitée, dont les lames ſont régulieres & s'avancent ſans changer de figure, lorſqu'elles parcourent un eſpace libre ou lorſqu'elles ſe déploient ſur une eau profonde, ſe briſe en écumant, & bat avec violence ſur des obſtacles qui tels que des baſſes, s'oppoſent à la propagation de ſes ondulations. Le nom batture quoique ſynonime, ſous quelque rapport, avec baſſe, mérite donc d'être conſervé pour ſervir à diſtinguer les baſſes, ſur leſquelles la mer briſe continuellement, de celles qui ne ſont jamais annoncées par le bruiſſement & l'écume des lames.

Bau. ſ. m. *Beam.* C'eſt le nom des poutres établies, pour ſoutenir des planchers qui ſous la dénomination de ponts s'étendent d'une extrêmité à l'autre d'un vaiſſeau, & partagant ainſi le vuide intérieur en pluſieurs eſpaces partiels. Les baux ſervent en même-temps dans un vaiſſeau à maintenir les flancs à la diſtance qui leur a été aſſignée. La fig. 53, C. préſente dans une ſeule coupe tranſverſale d'un vaiſſeau à deux ponts, ainſi que la fig. 22, la diſtribution de ſes planchers, c'eſt-à-dire, de ſes ponts & de ſes gaillards, & on y voit les baux ou les poutres, qui, placées les unes au-deſſus des autres, aſſurent la ſolidité des ponts & l'ouverture conſtante des branches de chaque couple. Les fig. 10, 11, 12, P, font auſſi connoître la diſpoſition de ces baux ſous les gaillards, le ſecond & le premier pont. Ceux des gaillards reçoivent ſouvent le nomde barrots, mais les autres ſont nommés baux de pont *deck beams.* -- Le plus long bau du premier pont, celui qui correſpond au maître couple, eſt nommé le maître bau, *midſiph beam*; & ſa longueur ſert à déſigner la largeur principale d'un bâtiment. Car on dit qu'un vaiſſeau a *N* pieds de bau pour exprimer ſa plus grande largeur. Le bau eſt même devenu une échelle de convention pour établir, les dimenſions des principales pieces de la coque ou du gréement d'un vaiſſeau, telles que la quille, les couples, les mâts, les vergues, les manœuvres. Les baux ont dans leur forme, une certaine courbure légere, nommée bouge, dans le ſens vertical: & elle eſt ſenſible (fig. 53, C.). Elle favoriſe l'écoulement de l'eau, du milieu vers les côtés d'un pont, elle diminue le recul des canons, & facilite leur retour aux ſabords. Le bau le plus voiſin du mât de beaupré, (fig. 22, C.) & qui eſt placé à la hauteur de la batterie ſupérieure eſt nommé bau ou barrot de coltis, *collar beam*, parce qu'il eſt établi dans l'ouverture des branches du couple de même nom. Les baux qui ſupportent le faux pont, *ntr*, ou le pont inférieur à la premiere batterie, ſont nommés faux baux, *orlop beams.* --- Comme dans la conſtruction d'un pont, on ménage des ouvertures, qu'on nomme écoutilles, telles que *E*,

fig. 11, P ; alors les baux qui ſont placés vis-à-vis les côtés de ces ouvertures, ne peuvent s'étendre ſur toute la largeur du pont, & ces baux briſés ont la forme *D*, on les nomme demi-baux, *spurs or crow feet of the beams.* — Il y a enfin dans le fond d'un vaiſſeau un plancher *lm*, (fig. 22, C.) ſur lequel ſont rangés les cables, & qui eſt appuyé ſur des baux ; alors ceux-ci portent le nom de baux de plancher des cables, *beam of the cable ſtage.* — Les baux dont les dimenſions ſont très-conſidérables ne peuvent être formés que de pluſieurs pieces réunies, & ſolidement aſſemblées, alors on les nomme baux, compoſés, ou d'aſſemblage, ou armés. Lorſqu'ils ſont faits de deux pieces, on voit (fig. 65, C.) Comment les deux parties ſont accrochées l'une à l'autre, en obſervant d'ailleurs qu'elles ſe prolongent réciproquement d'un tiers de leur longueur. Si, dans cette premiere compoſition, deux pieces de même équarriſſage ſont employées pour former un bau, il en eſt une ſeconde, où une ſeule piece qui forme la longueur totale du bau & ſa largeur, tandis que deux autres ſuppléent à l'épaiſſeur qui lui manque ; & il en eſt une troiſieme, où deux pieces formant chacune exactement la moitié d'un bau, ſont prolongées chacune par une troiſieme piece qui ſe liant avec elle, les réunit enſemble pour ne former qu'un ſeul & même tout. — La poſition du maître bau dans un vaiſſeau ſert quelquefois aux marins, pour déſigner des relations de lieu, entre ce vaiſſeau & un autre. C'eſt dans ce ſens qu'on dit de deux bâtimens qu'ils ſont bau à bau, lorſqu'ils ſont voiſins & placés parallélement l'un à l'autre. — Un bâtiment qu'on releve par le travers du maître bau, eſt celui qui paroît ſitué ſur le prolongement de la direction de ce bau.

Bauquiere. ſ. f. *Clamp*, ceinture intérieure d'un vaiſſeau, qui par ſa longueur & ſon épaiſſeur, ſert en même-temps, & à lier les couples entr'eux, & à ſoutenir les baux par leurs extrêmités. Si on conſidere la fig. 12, P, on jugera de ſa poſition, parce qu'elle eſt établie ſur le contour intérieur du pont repréſenté par *BudAmcB*. Son nom de bauquiere vient de ce qu'elle eſt l'appui des baux. — Il y a une bauquiere à la hauteur, de chaque, pont du faux pont, de chaque gaillard. Et ces longues ceintures ſont formées de pieces miſes bout à bout qui ne ſont liées enſemble ordinairement que par une ſeconde ceinture inférieure, dont le nom eſt ſerre-bauquiere. Ces pieces compoſantes ſont clouées ſur les couples d'un vaiſſeau, & leur champ ſupérieur (fig. 78, C.) porte des entailles *R*, en queue d'aronde pour recevoir les extrêmités de chaque bau terminé, ſous une forme telle que *b*, fig. 61.

Beau-frais. adj. Etat du vent dont la force eſt modérée, &

favorable à une prompte navigation. C'eſt un de ces termes par leſquels on exprime d'une maniere approchée, certain degré moyen de la viteſſe du vent.

Beaupré. ſ. m. *Bow-ſprit.* Mât, qui dirigé plus ou moins obliquement à l'horiſon, ſaille en avant de la proue d'un vaiſſeau, s'appuie ſur la tête de l'étrave, & repoſe ſon pied ſur un des ponts. On voit, une partie de ce mât en *aHCb*, fig. 22, C, & on le voit avec tous ſes acceſſoires (fig. 1, A.). Les variétés dans la ſaillie & la poſition d'un tel mât ſont rendues ſenſibles. (Pl. V.) — Ce mât en ſe prolongeant au-delà de la proue devient propre à ſervir d'appui, ſoit à pluſieurs voiles, ſoit aux étais du mât de miſaine. Dans les grands vaiſſeaux, il eſt compoſé de pluſieurs pieces aſſemblées pour former la groſſeur qu'il doit avoir On voit ces pieces ſéparées, (fig. 11, A.) & réunies (fig. 12 & 14.) — — Un vaiſſeau eſt beaupré ſur poupe *cloſe behind* à l'égard d'un autre bâtiment qui le précede lorſque le beaupré du premier n'eſt éloigné de la poupe du ſecond, que d'une longueur égale à deux fois celle de ce mât. — Mettre ſon beaupré dans les haubans d'un vaiſſeau, c'eſt engager le bout de ce mât, entre ces haubans.

Beauture. (en) En diſpoſition à devenir ou à reſter beau; cela ſe dit du temps, lorſqu'il change, & qu'il devient beau après avoir été mauvais.

Bec. ſ. m. dans une ancre. (fig. 70, M.) C'eſt la pointe *u* de chaque patte *bill of an anchor.* — Dans quelques bâtimens de la Méditerranée, tels que les tartannes, les felouques, &c. On donne le nom de bec à la forme aigue de leur avant. *Beak or prow.* — Des pointes de terre, qui s'avancent dans l'eau en ſe prolongeant loin des côtes auxquelles elles tiennent par leurs baſes, prennent auſſi quelquefois le nom de bec. — Un des outils des calfats, a le nom de bec à corbin, *rave hook*, parce qu'il eſt formé d'une lame plate, étroite & recourbée, qui eſt emmanchée en équerre à une verge de fer. Cet inſtrument en fer, ſert à arracher du fond des coutures d'un vaiſſeau, ou des joints des planches, la vieille étoupe qu'on veut remplacer.

Becasse. ſ. f. Nom d'une barque Eſpagnole qui n'eſt pas pontée, dont la carene très-façonnée a une proue très-élancée, & qui ne porte qu'une grande voile.

Belandre. ſ. f. *Bylander.* Nom d'une barque Hollandoiſe, (fig. 21, qui a la voilure approchée d'un brigantin; (Voy. brigantin.) avec cette différence, que dans la belandre; la voile de brigantine déployée, s'étend en avant du mât d'artimon. D'autres belandres ſonnues à Dunkerque ont le gréement des ſloops. Voyez Sloop.

Belée.

Belée. ſ. f. Cordage, fait avec des fils non-goudronnés, & dont le nom plus généralement adopté eſt celui de funin blanc.

Belle. adj. On dit que la mer eſt belle lorſque ſa ſurface eſt peu agitée, & que ſes lames peuvent à peine troubler la ſituation naturelle des vaiſſeaux. Une belle batterie eſt celle qui étant la plus voiſine de la ſurface de la mer eſt cependant aſſez élevée au-deſſus de ſon niveau, pour que des lames ordinaires ne puiſſent pas empêcher l'uſage des canons qui la compoſent. — On dit auſſi que des boulets ſont tirés en belle, lorſqu'ils ſont dirigés ſur l'œuvre morte d'un vaiſſeau, dans l'intervalle des haubans de miſaine à ceux du grand mât.

Bénédiction. ſ. f. Acte Religieux par lequel un Prêtre, bénit un vaiſſeau, qui vient d'être conſtruit & qui eſt encore ſur ſon chantier. Cette cérémonie ſe fait, après une meſſe célébrée ſolemnellement à bord de ce bâtiment le jour où il doit être lancé à la mer.

Bequilles. ſ. f. Etançons, ou pieces de bois ſur leſquelles on fait appuyer un bâtiment échoué, afin qu'il ne ſe renverſe pas ſur un de ſes côtés. Les bâtimens dont la carene a une forme très-fine, très-pincée & très-façonnée, ne peuvent, ſans étaies, ſe ſoutenir droits ſur un fond uni ; & alors on les contient à l'aide de bequilles dans leur aſſiette naturelle, parce que leurs flancs ſe déformeroient s'ils reſtoient couchés ſur un de leurs côtés. Les cutters exigent ces précautions importantes.

Ber ou Berceau. ſ. m. *Cradle.* C'eſt une eſpece de lit formé de cordages & de fortes pieces de charpente, ſur lequel on fait repoſer un vaiſſeau, lorſqu'après avoir été bâti à terre ſur un chantier incliné, & ſa conſtruction étant entiérement achevée, on ſe propoſe de le lancer à la mer. Un berceau embraſſe une grande partie de la carene du vaiſſeau pour lequel il eſt préparé. Il eſt établi de maniere, que poſé ſur le chantier, & avec une pente, uniforme à l'égard de l'horiſon, il peut gliſſer vers la mer, auſſi-tôt qu'il eſt dégagé de tout ce qui peut le retenir, emportant avec lui, le vaiſſeau qui abandonne enſuite ſon lit, lorſqu'il parvient à trouver dans l'eau environnante un nouvel appui propre à le ſoutenir flottant. Voici la compoſition & l'uſage d'un berceau. Deux longues pieces de bois, nommées coittes, ſont établies dans des directions paralleles, ſur le chantier du vaiſſeau, de part & d'autre de la quille, & ſont éloignées entr'elles d'une diſtance égale à peu près au tiers de la largeur principale du bâtiment qu'on ſe propoſe de mettre à l'eau. Ces coittes ſervent de baſe à tout le berceau, & leur longueur eſt à peu près égale à celle du bâtiment. On voit

(fig. 42. C), une partie extrême *ce* des coittes dont on vient de parler, ainſi qu'une partie du chantier *bdn* que le vaiſſeau doit parcourir en ſe rendant à la mer. On place ſur ces coittes, des montans nommés colombiers, tels que *mo* qui s'élevent juſques ſous la ſurface de la carene pour lui ſervir d'appui. Les têtes des colombiers correſpondans ſont enſuite liées entr'elles par des roſtures ou par pluſieurs tours de cordages *mnm*, qui paſſent ſous la quille du vaiſſeau, & empêchent ainſi ces montans de s'éloigner les uns des autres. D'autres moyens s'oppoſent au rapprochement des coittes, comme on le voit (fig. 31. C) & ce ſont des arc-boutans tels que *on*, tandis que des cordages tels que *Fn* maintiennent ſolidement, & les coittes, & la quille *BD*, dans leur diſtance reſpective. Les colombiers ſont diſtribués de diſtance en diſtance, ſur divers points de la longueur des coittes & de l'avant à l'arriere du vaiſſeau. Ceux qui ſont placés aux extrêmités s'élevent immédiatement juſques ſous la carene, mais ceux du milieu tels que *B* (fig. 27) appuient leur tête échancrée ſous une forte & longue piece de bois *cc*, nommée ventriere, qui telle qu'une demi-ceinture, embraſſe de chaque côté les plus larges contours de la partie baſſe de la carene. — Des billots tels que *u* ſont d'ailleurs placés, dans les intervalles des derniers colombiers, & des coins ſont introduits entre ces billots, afin que tout cet aſſemblage préſente au vaiſſeau un ſoutien plus ferme & plus continu. Lorſque le moment de lancer le vaiſſeau ou de le mettre à l'eau eſt enfin arrivé, on s'occupe d'abord à chaſſer tous ces coins avec force & graduellement, entre les billots ; & bientôt par ce moyen, la maſſe du vaiſſeau eſt ſoulevée inſenſiblement au-deſſus de ſes tins, ou du chantier ſur lequel elle repoſoit précédemment. Alors elle n'eſt plus portée que par les ſeules coittes du berceau & maintenue par les colombiers ; enfin dans cet état le berceau eſt abandonné à lui-même, ou à la peſanteur qui le ſollicite à gliſſer ſur le plan incliné du chantier ; & il emporte avec viteſſe à la mer le poids dont il étoit chargé.

Berges. ſ. f. Ce nom eſt donné quelquefois à des rochers eſcarpés qui bordent une côte. On dit, les berges d'Olonne.

Berne (en-) *a waſt.* Un pavillon en berne, eſt un pavillon pendant à l'arriere d'un vaiſſeau & plié ſur lui-même. Dans cet état, il devient en mer un ſignal généralement adopté, pour annoncer ou des beſoins preſſans, ou une certaine détreſſe, ou une demande de ſecours. — En rade on met pavillon en berne, pour appeller à bord, les gens de l'équipage qui ſont abſens. — Un vaiſſeau, qui eſt préparé à partir & dont on veut annoncer le départ, à tous ceux qu'il doit tranſporter, met pavillon en berne, tire un coup de canon,

& déferle ou déplie ſa voile de petit hunier. — Un vaiſſeau qui revient de la mer ſe ſert auſſi du pavillon en berne pour demander un pilote.

Berthelot. ſ. m. *Prow.* Fleche en bois, qui eſt établie ſur l'avant de certains bâtimens particuliers à la mer méditerranée, pour préſenter aux voiles de focs, des points d'appui placés plus ou moins en avant de la proue.

Bette. ſ. f. Voyez marie-ſalope. Petit bâtiment dont la deſtination eſt de tranſporter, loin d'un port, la vaſe qui en eſt extraite pour lui conſerver ou augmenter la profondeur d'eau néceſſaire, pour le flottage des vaiſſeaux.

Bidon. ſ. m. *Cann.* Petit baril, dont la forme eſt celle d'un cône tronqué. Il eſt en bois & il ſert à bord des vaiſſeaux pour contenir le vin ou l'eau deſtinés pour les beſoins journaliers de ſept hommes. — Sa petite baſe qui eſt ſon ouverture ſupérieure, eſt celle par laquelle on le remplit, & il préſente, ſur le côté de cette baſe, un petit bec par lequel on peut boire.

Bidot (à-). Une voile à bidot eſt celle que le vent preſſe contre le mât qui la porte. Telle eſt celle de la fig. 25. V. Mais cette expreſſion n'eſt employée pour peindre cet état d'une voile, que lorſque cette voile eſt latine telle que celles des galeres & de pluſieurs bâtimens de la méditerranée. Elle ſert à diſtinguer cette ſituation d'une voile, de celle où elle eſt placée lorſque le vent frappant ſur la ſurface oppoſée l'éloigne de ſon mât. (Fig. 8 & 24. V).

Bigorne. ſ. f. Outil de calfat. Il reſſemble à nn coin de fer, & il eſt employé pour briſer, au fond des joints de deux planches, les clous, qui peuvent traverſer ces vuides, & par conſéquent gêner les calfats dans leur travail.

Bigot. ſ. m. *Ribbs.* Petits plateaux de bois d'orme, repréſentés (fig. 88, M.) & qui font partie du racage repréſenté fig. 89, ils ſéparent les pommes de ce racage & maintiennent leurs rangs à une diſtance conſtante. Leur uſage eſt indiqué aux mots bâtard & racage.

Bigues. ſ. f. *Shears.* Longues & fortes pieces de ſapin, employées à divers uſages. Les bigues, font partie d'une machine à mâter (fig. 86. M) pour ſoutenir comme *odq*, les caliornes qui ſont placées en *c* & qui ſervent à élever un mât *a* lorſqu'on ſe propoſe de l'établir dans ſa place ſur un vaiſſeau V. — D'autres pieces nommées bigues, ſont des montans élevés autour d'un vaiſſeau en conſtruction, pour faciliter par les poulies qu'elles portent à leur tête, l'exhauſſement & l'arrangement des groſſes pieces compoſantes de ce bâtiment. — On nomme auſſi bigues deux pieces de

bois aſſemblées ou réunies par une de leur extrêmité pour compoſer une eſpece de chevre, avec laquelle on leve des fardeaux, & on facilite le chargement ou le déchargement d'un bâtiment. — Enfin on donne le nom de bigues, à de fortes pieces de bois dont on ſe ſert comme de leviers pour incliner un petit bâtiment ſur un de ſes côtés, afin qu'on puiſſe le carener, ou réparer ſa partie ſubmergée.

Billard. ſ. m. *Billiard.* Barre de fer, cylindrique ſur 10 à 12 pieds de longueur, & terminée d'un côté par un large talon, plus épais que la tige. Il ſert à pouſſer à leur place, les liens de fer dont on ceint un mât (figures 10 & 12. A), qui eſt compoſé de pluſieurs pieces, afin de reſſerrer étroitement enſemble & maintenir sûrement, ces pieces compoſantes.

Billarder. v. a. Frapper à coup redoublés, avec le billard, ſur les cercles de fer dont on ceint un mât ou une vergue d'aſſemblage. Dans cette opération, on réunit pluſieurs bras ſur la tige du billard, pour obtenir un choc très-conſidérable. V. billard.

Billardeur. ſ. m. Homme employé à billarder. V. ce dernier mot.

Bille. ſ. f. V. billard.

Billeteur. ſ. m. Nom d'un ouvrier ou d'un matelot, qui reçoit en même-temps & ſa paie & celle de pluſieurs de ſes camarades, auxquels il eſt chargé de la remettre.

Billetes. ſ. f. Nom de morceaux de bois, coupés & préparés, pour les cuiſines des vaiſſeaux. Ces approviſionnemens ſont diſtribués dans les vuides qui regnent entre les bariques arrangées dans la cale. C'eſt pourquoi ces bois de billetes ne ſont autre choſe que des rondins dont l'arrangement eſt toujours plus facile & le volume moins conſidérable.

Billons. ſ. m Pieces de ſapin, équarries & de forte dimenſion. Elles portent ce nom pour être diſtinguées des mâts bruts ou des arbres de ſapin qui naturellement ſont arrondis. Cependant entre ces derniers, il en eſt qui portent le nom de billons ronds, lorſque leur longueur n'excede pas 50 pieds, parce qu'alors ils ſont regardés comme des tronçons de grands arbres. Il y a ainſi des billons quarrés & des ronds.

Biscayenne. adj. *Long boat, biſcayan long boat.* Nom diſtinctif d'une eſpece de barque longue, qu'on nomme ſouvent chaloupe biſcayenne. Ses extrêmités ſont très-aigues ; ſon grand mât qui eſt vertical porte une voile très-grande ; & ſon mât de miſaine fort incliné ſur l'arriere, n'eſt pas chargé d'une voile auſſi étendue.

Biscuit. ſ. m. *Sea bread,* Pain en uſage à la mer. Il a la forme

platte d'un petit gâteau, & il porte ce nom parce qu'on le fait cuire plus long-temps que le pain ordinaire, afin de le deſſécher plus complétement & de pouvoir le conſerver bon & ſain pendant de longues campagnes, pour la nourriture des équipages.

Bitord. ſ. m. *Spun yarn.* Corde d'une petite groſſeur, & compoſée de trois ou quatre fils tortillés enſemble. Ces fils d'abord étendus, ſont attachés par une extrêmité, à un point commun, tandis que l'autre extrêmité eſt fixée au centre de diverſes petites roulettes nommées molettes, qu'une roue fait tourner en même-temps pour les tortiller enſemble & compoſer un cordage nommé bitord. Il eſt fait avec du chanvre inférieur ou du ſecond brin, & il eſt employé à recouvrir d'autres cordages plus utiles & plus précieux, pour prévenir ou ſupporter les effets deſtructeurs du frottement. Dans les corderies du Roi on fait du bitord qui a ſoixante braſſes de longueur ; & les diverſes eſpeces de bitord ſont diſtinguées, ſoit par le nombre des fils qui les compoſent, ſoit par l'état goudronné ou non goudronné de ces mêmes fils. On les déſigne par les noms de bitord, de N fils, *N yarns* ; blanc, *white* ; noir ou goudronné, *tarred.*

Bitte. ſ. f. *Bitt.* Nom de deux forts piliers de bois qui s'élevent verticalement, près de l'avant, d'un vaiſſeau au-deſſus de ſon premier pont. On voit une telle bitte *ft* (fig. 22. C) dans la place qu'elle occupe à bord d'un vaiſſeau ; mais on diſtingue ces deux montans en *om* & *Fn* (fig. 35) avec les pieces qui les accompagnent ainſi que celles ſur leſquelles ils ſont fixés. L'appui de ces deux bittes, eſt ſur un bau *ur* qui appartient au premier pont, & ſur un faux-bau *rs*. Elles s'appuient contre des conſoles E & D qu'on nomme des taquets de bittes, & leurs têtes ſont réunies par une forte traverſe *CD* nommée traverſin. Cet aſſemblage eſt ainſi conformé pour préſenter un appui ſolide aux amarres des vaiſſeaux ou aux cordages à l'aide deſquels on retient un vaiſſeau dans un lieu déſigné. Ces amarres où les cables, embraſſent le traverſin & la tête de ces bittes, par certains points de leur longueur, tandis que leur extrêmité, hors du vaiſſeau, eſt liée à une ancre dont la patte eſt engagée dans le fond de la mer, ou à un autre point d'appui quelconque. Dans quelques bâtimens, l'utilité & la néceſſité de ces bittes, ont porté à en établir deux paires, qui ſont placées l'une en avant de l'autre, afin qu'elles concourent enſemble au même effet ; & cette prévoyance eſt importante, pour les grands vaiſſeaux de guerre, lorſqu'ils ſe trouvent à l'ancre, au milieu d'une groſſe mer. — Les bittes qui viennent d'être décrites ſont ſouvent nommées grandes bittes *main bitts*, pour les diſtinguer de bittes plus petites, qui d'ailleurs portent plus généralement le nom de bittons.

BITTER. v. a. *To bitt* Tourner un cordage ſur les bittes. Bitter le cable, c'eſt ainſi lui faire faire un tour ſur la tête d'un montant de bitte tel que *fet* (fig. 22. C) en embraſſant le traverſin *C* ou *CD* (fig. 35) afin que par ce moyen il puiſſe maintenir le vaiſſeau (fig. 7. V) auquel appartient cette bitte, & qui eſt lié à une ancre dont la patte eſt engagée dans le fond de la mer.

BITTON. ſ. m. *Top ſail sheet bitt.* Petite bitte, nommée ordinairement bitton d'écoute à cauſe de ſes uſages. La fig. (36. C) en donne une idée. Deux piliers droits ou courbes, & en bois, qui ſont croiſés par une traverſe & fixés ſur le milieu d'un bau de pont d'un vaiſſeau, forment ce qu'on nomme les bittons d'écoute. Ils ſervent de points d'appui, auxquels on amarre, ou on arrête pluſieurs manœuvres d'un bâtiment. — Dans un vaiſſeau, il y en a, qui ſont placés en avant du grand mât, & d'autres ſemblables en avant du mât de miſaine. — Les premiers portent le nom de grands bittons & les ſeconds celui de petits bittons, parce qu'ils ſont deſtinés pour ſervir à l'amarrage des manœuvres courantes qui appartiennent aux voiles du mât près duquel ils ſont établis. — Comme les écoutes de grand & de petit hunier ſont amarrées à ces bittons, ils reçoivent comme nous l'avons dit, le nom de bitton d'écoute.

BITTURE. ſ. f. *Range.* C'eſt la partie, de la longueur d'un cable, qui doit ſuivre à la mer une ancre qu'on ſe propoſe de mouiller ou de laiſſer tomber au fond de l'eau. Elle eſt proportionnée à la profondeur de la mer, dans le lieu du mouillage ; & on l'étend ſur le pont d'un vaiſſeau avant de jeter l'ancre qui doit l'entraîner après elle. Si on prépare ainſi cette partie de cable, c'eſt afin qu'étant développée dans toute ſa longueur, la chûte de l'ancre ne puiſſe être retardée, ni arrêtée par aucun obſtacle. — Etendre ainſi cette partie de cable, c'eſt prendre une bitture, *to make a range of the cable.* L'augmenter ou la diminuer, c'eſt alonger ou racourcir la bitture.

BLANC. adj. *White.* On donne ce nom à tout cordage, dont les fils n'ont pas été goudronnés avant d'être commis ou tortillés enſemble ou qui n'a pas été imbibé de goudron, après ſa fabrication.

BLEU. adj. On diſtinguoit autrefois dans la marine, ſous le titre d'Officiers Bleus, les Officiers qui aujourd'hui portent le nom d'Auxiliaires. Voyez Auxiliaire. Deſtinés pour la marine marchande, ils ſont employés momentanément dans la marine du Roi, pendant la guerre, & le retour de la paix les ramene au ſervice du commerce.

BLIN. ſ. m. Piece de bois forte, courte & quarrée, qui, telle, que le belier des anciens, étant miſe en mouvement par pluſieurs hommes, eſt employée à frapper par une de ſes extrémités. On s'en ſert dans les chantiers de conſtruction (fig. 42, C.)

pour ébranler un vaiſſeau, qui, dans ſon berceau, étant abandonné à lui-même & à la pente de ſa cale, tarde cependant, à cauſe du frottement, à deſcendre vers la mer où la peſanteur tend à l'entraîner. On penſe détruitre une telle indifférence au mouvement en frappant à coups redoublés, ſur des coins, qui, placés ſous le pied des acores de l'étrave du vaiſſeau communiquent à la maſſe totale un effort propre à la ſoulever & à favoriſer l'action de la peſanteur eu augmentant cependant le frottement. --- Dans les ateliers de mâture un blin pareil eſt employé pour produire l'application immédiate & préciſe des diverſes pieces qui entrent dans la compoſition d'un mât ou d'une vergue.

Blindage. ſ. m. Action de Blinder. Voy. blinder.

Blinder. v. a. Blinder un vaiſſeau, c'eſt pour ainſi dire le plaſtronner, en le recouvrant extérieurement, d'un très-grand nombre de tronçons de vieux cordages, lorſqu'il eſt deſtiné à eſſuyer le feu d'une citadelle ou d'une batterie quelconque. C'eſt de pareils tronçons qu'on recouvre ſes ponts & ſes gaillards juſqu'à une certaine hauteur, lorſqu'on veut prévenir les effets des bombes. Avec de telles précautions on amortit les chocs, & on prévient des éclats très-dangereux.

Bloquer. v. a. Voyez Ploquer.

Bois. ſ. m. *Wood.* Dans la Marine, on diſtingue, ſuivant leur deſtination, des bois de conſtruction, *for ſhip building timbers*, de membrure, de mâture, d'arrimage, *fathom woods*, de rebut, *refuſed wood*, de tins, de barque, de chaloupe, de démolition, *old timber*, de chauffage, *fire wood*; d'aviron. On diſtingue auſſi, ſuivant leur état, des bois bruts, *rough tree*, courbants, *compaſſ timbers*, engrume, de brin, droits, *ſtrait timbers*, tors, flottans, fondriers; enfin, ſuivant leur emploi, il y en a de nommés bois de foc, d'araignée, *crow's foot*, à chauffer les vaiſſeaux, *breaming fagots*, *&c.* Pluſieurs de ces expreſſions préſentent un ſens clair ou connu, & quelques autres demandent les éclairciſſemens qui ſuivent. --- Les bois d'arrimage ſont ordinairement des rondins bien droits, qui par ce moyen ſont propres à maintenir des barriques dans l'intérieur d'un vaiſſeau aux places qu'elles doivent garder. --- Les bois de tins ſont ceux qui n'ayant pas aſſez de valeur intrinſeque, pour être employés dans la charpente des vaiſſeaux, ſervent ſeulement pour des beſoins du ſecond ordre. --- Des bois ſont flottans ou fondriers, ſelon que leur peſanteur ſpécifique eſt plus petite ou plus grande que celle de l'eau où ils ſont plongés. --- Un bois de foc, eſt un petit morceau de bois tourné, qu'on place en *fq*, (fig. 83, M.) au ſommet d'une voile nommée foc *abc*, & qui traverſant en *f* & *q*,

les deux ralingues *ae* & *ab* de ce foc ſert à maintenir déployée cette partie extrême de la voile. — Un bois d'araignée eſt repréſenté (fig. 49.), & ſert à former ainſi qu'à maintenir les branches de l'araignée qu'on étend ſur le bord antérieur de chaque hune. Voyez araignée. — Un vaiſſeau qu'on approviſionne de bois, eſt dit faire du bois, *to make a proviſion of wood ; to get wood.* — Lorſque dans un combat, on dirige les canons ſur le corps même d'un bâtiment ennemi, c'eſt alors tirer en plein bois.

Boisage. ſ. m. Action de boiſer un vaiſſeau ou de compoſer ſa carcaſſe, en élevant & établiſſant tous ſes couples ſur ſa quille. Voyez Boiſer.

Boiser. v. a. C'eſt, après avoir fixé les couples principaux d'un vaiſſeau ſur les points divers de la longueur de la quille, dans l'état repréſenté (fig. 39, C.); remplir par de nouveaux couples intermédiaires les eſpaces qui ſéparent les couples nommés couples de levée, afin qu'ils forment, avec ces derniers, la carcaſſe entiere de ce vaiſſeau. — La diſtance des couples de levée dans un vaiſſeau de 74, eſt quelquefois de dix à douze pieds, & celle des couples intermédiaires nommés couples de rempliſſage eſt de pluſieurs pouces, ſuivant les vaiſſeaux.

Boite. ſ. f. Dans la marine il y a des boîtes en bois qui ſont diſtinguées par des noms tirés de leur uſage. Telles ſont les boîtes, à compas, à étoupilles, à chemiſe à feu, c'eſt-à-dire, qui renferment une bouſſole, ou des étoupilles ou une chemiſe à feu. — On donne auſſi le nom de boîtes de ferrures de gouvernail, à des garnitures en fonte qu'on emboîte dans les pentures qui reçoivent les gonds du gouvernail, afin de rendre le frottement plus doux. — Des cilindres de bois, qui ſont percés ſuivant leur axe, & qui ſont placés verticalement dans l'épaiſſeur des ponts & des gaillards pour ſervir de paſſage aux cordages avec leſquels on manœuvre la barre du gouvernail, portent auſſi le nom de boîtes pour droſſes ou pour rabans de gouvernail. *Rudder caſe.* — Enfin un appat pour la pêche eſt auſſi nommé boîte.

Bombarde. ſ. f. Nom d'une barque, ou d'une galiote deſtinée à porter un mortier en batterie.

Bome. ſ. f. Grande voile d'un bateau. Sa forme eſt quadrangulaire, & les figures. (19 & 27, V.) préſentent une voile ſemblable qui eſt maintenue déployée, ſoit par une petite vergue ſupérieure nommée pie, ſur laquelle elle eſt enverguée, ſoit par une plus longue vergue inférieure, qui porte le nom de gui. Cette voile a beaucoup de reſſemblance à la brigantine de la fig. 23, & même à l'artimon des vaiſſeaux, (fig. 1, A. ou 81, M.) &

elle eſt ſuſceptible d'être orientée très-près de l'origine du vent.

Bomerie. ſ. f. *Bottomry*. Prêt d'argent à la groſſe aventure. Voyez aventure.

Bon & Bonne. adj. Dans la marine, le mot bon, eſt employé ſouvent comme ſynonime avec avantageux, favorable, convenable. C'eſt ainſi qu'on dit, ſuivant le ſens de ces mots, qu'il vente bon frais, qu'un vaiſſeau eſt bon voilier, qu'il évire par le bon tour, qu'on tient le bon bout d'un cordage, qu'on ſait bon bras, bon quart, &c., c'eſt-à-dire, que le vent eſt fort ſans être violent; qu'un vaiſſeau a une marche facile & prompte; qu'il tourne du bon côté lorſque le flux & le reflux ſe ſuccedent; qu'on a ſaiſi le bout convenable d'un cordage; qu'on tient, convenablement tendu, le bras d'une vergue; & qu'on veille attentivement ſur le vaiſſeau, dont la conduite & le ſalut nous ſont confiés. Cette derniere expreſſion étant développée, donne aiſément à comprendre un commandement ou une recommandation qui ſouvent ſont répétés à bord d'un vaiſſeau. Souvent on dit bon quart devant? *look out a fore there*? bon quart par-tout? pour avertir les perſonnes qui ſont ſur l'avant, d'un vaiſſeau ou dans tout autre lieu d'être attentifs à tout ce qui peut intéreſſer la conſervation ou la manœuvre d'un bâtiment. — Enfin, à bord, on entend ſouvent, après un ordre donné, l'équipage répondre, *à la bonne-heure*? & cette exclamation annonce non ſeulement qu'il a entendu le commandement, mais auſſi qu'il va l'exécuter avec empreſſement & ſoumiſſion, — On dit auſſi qu'une chaloupe eſt bonne de nage, qu'on fait bonnes garcettes, qu'on amarre bonne-main, que le fond de la mer eſt de bonne tenue; & ces phraſes ſeront expliquées aux mots garcette, nage, tenue & amarrer.

Bonace. ſ. f. Suſpenſion de mauvais temps. La bonace regne, lorſqu'un air plus tranquille & une mer moins agitée ſuccedent à des tempêtes & à de groſſes lames.

Bonder. v. a. *To full*. Un vaiſſeau eſt bondé lorſque ſa cale eſt totalement remplie d'objets quelconques, en proviſions ou en marchandiſes, depuis le fond juſqu'au pont ou juſqu'au plancher ſupérieur, ſans laiſſer aucun eſpace vuide.

Bonnette. ſ. f. *Studding-ſail*. Voile ſupplémentaire qui dans les beaux temps eſt ſur-ajoutée aux voiles hautes ou baſſes, & ſur leurs côtés lorſqu'elles ſont déployées. On voit (fig. 32, M.) la forme d'une bonnette baſſe, *lower ſtudding-ſail*, de grand-voile ou de miſaine. Le côté inférieur de ces eſpeces de voiles eſt quelquefois étendu à l'aide d'une petite vergue; & cette vergue eſt maintenue par des cordages arrangés en patte d'oie. On voit (fig. 57.) la forme de bonnettes hautes, *top maſt ſtudding-ſail*, c'eſt-à-dire, des huniers

& des perroquets. Enfin, la fig. 58 préſente la bonnette de la voile d'artimon ; *driver*. Des bouts-dehors ſont employés à étendre ces voiles dans le prolongement du plan des voiles principales dont elles augmentent l'étendue. --- On emploie quelquefois des bonnettes maillées *bonnet*, qui ne ſont autre choſe que des bandes de toile qu'on lace avec le bord inférieur des baſſes voiles : & elles ſont d'uſage lorſque le vent eſt ſi foible qu'il devient avantageux de profiter même du courant d'air qui paſſe au-deſſous de ces voiles. --- Il y a auſſi des bonnettes lardées, qui ne ſont que des bonnettes ordinaires qu'on a matelaſſé avec de l'étoupe. On les prépare de cette maniere pour les étendre extérieurement ſous la carene d'un vaiſſeau, afin qu'elles ſervent à recouvrir momentanément, les ouvertures accidentelles & placées profondément, par leſquelles la mer s'introduit abondamment dans la cale. --- Les bonnettes des huniers ſont déſignées quelquefois par le nom de bonnettes en étui. --- Dans les ſenaux on grée une bonnette, *ring tail* à l'arriere ; on donne auſſi quelquefois une bonnette, *drabler* aux ſloops & aux shooners. --- Un vaiſſeau a-t-il ſes bonnettes baſſes déployées ? On dit qu'il court ſous ſes bonnettes baſſes ; *under water ſails*.

Bord. ſ. m. Ce mot a diverſes ſignifications en outre de celles qu'on lui donne dans la langue commune. Il exprime, tantôt un vaiſſeau, *board or ſhip board* ; tantôt une courſe au plus près du vent, *trip*, *tack* ; tantôt le contour extérieur d'un bâtiment, *ſide* ; tantôt enfin le rivage de la mer, *ſhore*. --- Dans le premier ſens on dit aller, monter, reſter, être, demeurer, paſſer à bord ; tel homme, deſcend de bord, eſt du bord, vient de bord. Les vêtemens qu'on ne porte que dans un vaiſſeau & à la mer, ſont auſſi nommés des habits de bord, &c. 1.° On dit qu'un vaiſſeau court ou fait un bord, lorſque le vent qui le met en mouvement, ne frappe que ſous un petit angle d'incidence ſes voiles orientées auſſi obliquement qu'elles peuvent l'être à l'égard de ſa quille. C'eſt dans ce même ſens qu'il faut entendre ces expreſſions, courir un ou pluſieurs bords *to make N boards* ; courir un bon bord. Si une telle route eſt dirigée vers la terre ou vers la grand-mer, alors c'eſt courir un bord, à terre, *ſtanding in ſhore*, ou au large, *ſtanding off ſhore*. --- Si les voiles ne ſont pas tout-à-fait orientées au plus près du vent, alors le vaiſſeau eſt dit avoir les amarres ſur bord, *to have the tacks on board*. Si le vaiſſeau après avoir tenu au plus près avec le vent ſouflant ſur un côté, préſente l'autre côté au même vent pour courir de nouveau au plus près, alors il change de bord, *to change from one tack to another* ; il met à l'autre bord, il court bord

ſur bord *about*, *to ply to windward*. Alors il peut courir, ou un bord à terre & un bord au large, *off and on*; ou au même bord qu'un autre vaiſſeau, ou le même bord, *upon the ſame tack*; ou, à bord oppoſé, ou à bord à contre, *upon a contrary tack*. Si ces bordées ou ces bords ſe ſuccedent promptement, alors il court à petits bords, parce que l'eſpace parcouru eſt peu conſidérable. 2.° Deux bâtimens ſont bord à bord, ou bord ſur bord, *along ſide* lorſqu'ils ſont côte à côte. S'ils ſont placés le long d'un quai, ou le long de la terre, ils ont le bord à quai ou à terre; on dit d'un canot qui flote à côté d'un vaiſſeau qu'il eſt le long de bord. — Jeter quelques choſes hors d'un vaiſſeau, c'eſt les jeter hors le bord, par-deſſus le bord, *over board*. — Si on veut faire ranger les gens de l'équipage ſur le bord d'un vaiſſeau. On le commande en diſant, *paſſe le monde ſur bord*? — Si, dans un combat on tire en même-temps les canons qui ſont établis de chaque côté d'un vaiſſeau, c'eſt alors combattre des deux bords. -- Le côté d'un bâtiment ſur lequel frappe le vent régnant eſt nommé le bord du vent, & le côté oppoſé le bord de ſous le vent. — Les planches qui recouvrent extérieurement toute la carene d'un bâtiment, compoſent enſemble une enveloppe qui porte le nom de franc-bord. — 3.° Enfin, on dit être au bord de la mer, deſcendre, débarquer ſur le bord de la mer, approcher de trop près le bord de la mer; & ce ſont autant d'expreſſions où bord eſt ſynonime avec rivage.

Bordage. ſ. m. *Plank*. Planches plus ou moins épaiſſes qui ſont employées, ſoit à recouvrir dans toute ſon étendue la ſurface extérieure de la carcaſſe d'un vaiſſeau, ſoit à former les ponts ou planchers qui ſont diſtribués dans l'intérieur des bâtimens. Ces bordages, qui dans leurs cours, croiſent tous les couples ſur leſquels ils ſont appliqués & arrêtés, compoſent ainſi à un bâtiment une enveloppe ſolide qui ſert en même-temps, & de liaiſon à toutes ſes parties, & de défenſe contre la preſſion de la mer environnante, ou contre le choc des lames, & d'obſtacle à l'introduction de l'eau dans ſon intérieur. Parmi les bordages d'un vaiſſeau, certains ont des noms diſtinctifs, tels que ceux de préceintes, carreau, ribord, liſſes de rabattue, &c. Parce que leurs dimenſions ſont ſupérieures à celles des autres bordages. La différente poſition de certains bordages, les a fait diſtribuer en pluſieurs claſſes. Il y a des bordages de fond, *planks of the floor*, & ce ſont ceux qui enveloppent la partie inférieure de la carene; les bordages des gaillards, & de la dunette, ſont ceux qui recouvrent ces demi-planchers. La fig. 42, C, indique par des lignes courbes longitudinales la direction de ces bordages ſur le contour de la carene, où ils ſont étendus ſuivant

la plus courte diſtance qui ſur cette ſurface ſépare les deux points qui les terminent. La fig. 38, fait connoître comment dans la partie ſupérieure de la proue, ils ſont diſtribués & placés; la fig. 12, P, préſente auſſi dans la moitié de ſa ſurface, la ſuite des bordages qui recouvrent les baux & compoſent un pont. On voit encore fig. 3, la compoſition du plancher du gaillard de l'avant. On doit diſtinguer dans les ponts & demi-ponts des vaiſſeaux des bordages, différens par leur importance, leur poſition, ou leurs dimenſions. Tels ſont les hiloires qui paroiſſent ſeules dans les fig. (10, 11 & 12.) avec les fourures de goutieres. On ſe réſerve à les faire mieux connoître ainſi que les bordages extérieurs aux noms particuliers qui les indiquent. — Le mot bordage exprime quelquefois l'action de border un vaiſſeau ou d'appliquer des bordages dans leur place. C'eſt ainſi qu'on dit, être occupé du bordage d'un bâtiment, on travailler à ſon bordage.

Bordailles. ſ. f. Planches brutes, qui, par leur forme, leurs dimenſions, & leur valeur intrinſeque, paroiſſent ſuſceptibles d'être employées comme bordages, après avoir été travaillées convenablement.

Bordant. ſ. m. *Foot of a ſail.* Côté inférieur d'une voile, & qui reçoit plus ordinairement le nom de bordure. Voy. Bordure.

Bordée. ſ. f. Ce mot a pluſieurs ſignifications. 1.° C'eſt le nom d'une courſe plus ou moins longue dirigée au plus près du vent. V. Bord. *Board or tack, board in tacking.* Dans ce ſens on dit, faire ou courir une bordée, *to tack, or make a board*; faire, de courtes ou de longues bordées, une bonne bordée, *good tack*; courir à petites bordées, *by ſmall boards*; pouſſer ſa bordée ou la prolonger; atteindre ou gagner, un lieu, un objet quelconque, à la bordée, ou à bout de bordée; c'eſt à dire ne parvenir à un but deſiré qu'à l'extrêmité d'une bordée qui n'y conduit qu'à peine. 2.° Ce mot indique la durée d'une eſpece de faction faite à bord d'un vaiſſeau pour veiller au ſalut commun. C'eſt ainſi qu'on dit, courir la grande bordée, *watch of half the ſhip's crew*, pour exprimer qu'une moitié de l'équipage eſt ſans ceſſe de garde pour faire le ſervice à bord d'un vaiſſeau. L'équipage court la petite bordée, lorſqu'il eſt diviſé en trois ou en quatre parties qui ſucceſſivement font le quart. L'état-major ne court ordinairement que la petite bordée, & l'équipage jouit de cet avantage dans les bonnes rades & dans les ports. 3.° Tirer ſa bordée, dans un combat, ou donner ſa bordée, *broad-ſide*, c'eſt tirer tous les canons, qui ſur un vaiſſeau ſont en batterie du même côté. Recevoir pluſieurs bordées, c'eſt eſſuyer ſucceſſivement le feu des batteries d'un vaiſſeau ennemi, qui a tiré des deux côtés ou d'un côté ſeulement.

BORDEIER. v, n. Voy. le mot Louvoyer, dont l'uſage eſt plus généralement adopté. *To ply to windward by the boards.*

BORDER. v a. Ce mot a diverſes acceptions. Il ſignifie, ou mettre en place les bordages d'un bâtiment, ou tendre une voile du côté qui eſt ſous le vent, ou préparer des avirons à être employés au beſoin : ou enfin il déſigne la ſituation de certains objets, qui ſont placés ſur les bords d'une côte. — Ce mot employé dans le premier ſens, eſt expliqué au mot Bordage, *to plank.* On dit ainſi border un vaiſſeau, *to plank a ship* ; border, le fond, la carene, les hauts d'un vaiſſeau ; border la dunette, les gaillards, les ponts, *to lay a ship's deck.* — Lorſque les bordages ne ſont pas placés, ſur la carene d'un vaiſſeau, les uns au deſſus des autres, en les faiſant toucher par leurs bords reſpectifs, & que le ſupérieur chevauche ſur l'inférieur, ou recouvre une partie du bord de l'inférieur, alors cette maniere de border qui n'a lieu que dans les petits bâtimens, eſt nommée border à clin *to built with clincher work.* — On dit, border une voile, *to haul home the sheet*, & c'eſt la tendre à l'aide de ſon écoute ; comme l'amurer, c'eſt la tendre à l'aide de ſon amure. On borde dans un vaiſſeau la grande-voile, la miſaine, *to tally aft the sheet ; to hale aft, the main sheet, the fore sheet* ; on borde l'artimon, *to set the mizen, to hale out the mizen* ; on borde les focs, *to hale aft the jibb and foreſtay ſail sheets.* Quelquefois on dit ſeulement border l'écoute de telle voile, *to tally a sheet, to tally aft the ſheet*, & toutes ces expreſſions ſignifient étendre ces voiles en les tirant, par le coin inférieur, où leur écoute eſt attachée. Voy. Ecoute. Si on conſidere la fig. (1. A.) les voiles ſont, dans ce vaiſſeau, orientées obliquement à ſa quille. Quoique elles ſoient toutes bordées, il y a des différences a faire obſerver dans l'acception de ce mot, ſuivant les voiles dont on parle. Dans les baſſes voiles, c'eſt-à-dire, la grande voile & la miſaine, les deux coins inférieurs peuvent ſeuls prendre telle poſition qu'il plaît de leur donner ; ils peuvent à volonté être élevés ou abaiſſés, portés en avant ou en arriere de leur mât reſpectif ; & les border, c'eſt tirer vers l'arriere le ſeul point inférieur qui eſt oppoſé au vent régnant, afin de concourrir, à tendre ces voiles, avec l'amure qui ſert à porter le coin du vent en avant du mât. — Dans les focs, les voiles d'étai & l'artimon, il n'y a qu'un ſeul coin de ces voiles qui ſoit ſuſceptible de varier à la volonté du manœuvrier, & le cordage qui eſt attaché à ce coin, lorſqu'il eſt employé à tendre ces voiles déployées, eſt dit, dans tous les temps, ſervir à les border. Les voiles hautes, telles que les huniers & les perroquets, ou perruches, ſont dites auſſi, dans tous les temps être bordées, lorſ-

qu'elles ſont tendues à l'aide des cordages attachés aux deux coins inférieurs de ces voiles. — Toutes ces voiles ſont bordées plat, *to haul cloſe aſt*, lorſque leurs écoutes, auſſi tendues qu'elles peuvent l'être, font préſenter ces voiles au vent ſous la forme d'une ſurface preſque plane. — Border les avirons, c'eſt les placer ſur le bord d'un bateau, & les tenir prêts à ſervir au premier ſignal, *To ship the oars.* — Enfin des rochers, ou des hauts fonds, ou des écueils, bordent une côte, lorſqu'ils en ſont placés à peu de diſtance, & qu'ils s'étendent plus ou moins le long d'une telle côte, en rendant ainſi ſon accès dangereux, difficile ou impoſſible.

Bordier, adj. Ce mot indique une qualité particuliere : & un vaiſſeau eſt bordier, *lap-ſided ship*, lorſqu'il s'incline ſur un côté, plus facilement que ſur l'autre, étant ſollicité d'ailleurs par des puiſſances égales & ſemblablement placées. Cette mauvaiſe qualité a pour cauſe, ſoit une différence, dans les formes, ou dans les poids des deux flancs d'un tel bâtiment ; ſoit une inégale diſtribution de la charge établie pour corriger un défaut de ſymmétrie. Un tel vaiſſeau eſt dit alors avoir un faux côté ; & on le reconnoit à la mer lors que ſous un effort égal de ſes voiles, orientées obliquement à la quille, un de ſes côtés réſiſte moins que l'autre à l'inclinaiſon que cette puiſſance tend à produire.

Bordigue. ſ. f. *Crawl.* Retranchement ou parc en cannes & en roſeau, formé ſur certaines parties du rivage de la mer pour retenir du poiſſon enfermé & dans l'eau.

Bordolingue. ſ. f. Ou ribord, voyez ce mot qui eſt plus en uſage. C'eſt le bordage extérieur le plus voiſin de la quille & qui a compter de cette piece, commence l'enveloppe en bois de la carcaſſe d'un vaiſſeau.

Bordure ſ. f. *Foot of a ſail* Côté inférieur d'une voile déployée, On voit la bordure *cd* de la grande voile (fig. 55. M). On peut diſtinguer à côté (fig. 33) celle de la miſaine. *Cd* (fig. 59 & 79) eſt auſſi la bordure d'un hunier & d'un perroquet de fougue. *Sr* (fig. 81) eſt celle de la voile d'artimon, comme *cb* eſt celle des voiles d'étai & des focs (fig. 80, 82, 83, 84). Les bonnetes (fig. 32, 57, 58) ont auſſi leur bordure *cd*. Dans la civadiere (fig. 66), *ca* eſt auſſi la bordure. Enſuite après avoir conſidéré ces voiles iſolées, on peut diſtinguer de nouveau, leur bordure, lorſqu'elles ſont à leur place & en action (fig. 1. A) & l'on remarquera qu'elle eſt toujours le côté ou le bord inférieur de ces mêmes voiles.

Borgne. adj. Telle eſt une ancre qui n'a qu'une patte. V. ancre. — Quelquefois on donne ce nom à une ancre mouillée, lorſqu'elle n'eſt

pas accompagnée d'une bouée qui flottant verticalement au-deſſus d'elle indique le lieu du fond de la mer où elle eſt placée.

Bosse. ſ. f. *Stopper.* Cordage plus ou moins fort, & plus ou moins court, qui fixé par une de ſes extrêmités ſur un point d'appui quelconque, ſert, à retenir, un cable ou une manœuvre, ou un cordage quelconque, dans l'état de tenſion qui leur a été donnée, en les enveloppant de ſa longueur par des tours ſerrés & multipliés. On voit, (fig. 43. M.) en *d* une boſſe de cable ſur le bord d'une écoutille ou d'une eſpece de trappe pratiquée dans l'épaiſſeur du pont. C'eſt un fort cordage qui embraſſe par un bout, une coſſe où une ſotte d'anneau fixé ſur le pont, tandis que l'autre bout ſe termine, comme un ſouet en une treſſe plate, avec lequel on entortille un cable que cette boſſe doit contribuer à retenir au beſoin. De telles boſſes ſont nommées à fouet, *ſtoppers of the cable.* D'autres boſſes ſemblables, mais ſans fouet, ſont attachées à d'autres coſſes & dans d'autres places telles que *u* & *x* &c., en avant des bittes. Plus courtes que les premieres, elles en ſont diſtinguées par un gros bouton nommé cul de porc (fig. 24) qui les termine & qui leur a fait donner le nom de boſſes à bouton, *knotted ſtoppers*, Elles ſont armées d'une aiguillette ou d'un petit cordage qui leur eſt lié au-deſſous du bouton & qui ſert à les réunir étroitement aux cables qu'elles doivent maintenir tendus. Elles portent ainſi le nom de boſſes de cables, *ring ropes*; ou boſſes à aiguillette, *ſtoppers with laniards.* — Il y a auſſi d'autres boſſes, bien plus foibles, & dont on entoure ou dont on fouette le cable d'une ancre mouillée, pendant la durée d'une violente tempête. Deſtinées à amortir ſeulement l'effet des groſſes lames, elles leur cedent graduellement, en ſe caſſant ſucceſſivement, & empêchent ainſi que ces chocs conſidérables ſe tranſmettent trop promptement ou trop vivement à l'ancre mouillée. Cet uſage leur a fait donner le nom de boſſes caſſantes. — On nomme boſſe debout, *ſtopper at the cat head*, un long cordage *zzum* (fig. 10. M). Elle traverſe le boſſoir *y* au-deſſus duquel elle eſt retenue en *A* par un bouton ou cul du porc qui le termine; & elle ſert à ſoutenir l'ancre par ſon arganeau *t*, auſſi-tôt qu'elle ſort de l'eau, ou lorſqu'on ſe prépare à la mouiller. — Des boſſes pareilles aux premieres dont on a parlé précédemment, & qui ne ſont que des boſſes d'attente, ſont auſſi quelquefois attachées à des boucles fixées ſur le pont d'un vaiſſeau en divers points de ſa ſurface: ces boſſes ſont nommées boſſes de pont — D'autres boſſes deſtinées à des uſages à peu près ſemblables ſervent auſſi dans les opérations qui ont pour objet de coucher un bâtiment ſur un de ſes côtés pour le carener & leur nom diſtinctif eſt celui de

boſſes de carene. — En général, tout cordage employé & fixé comme les boſſes précédentes, porte le nom de boſſe, en quelque point qu'il ſoit placé. — On donne le nom de boſſe, à un cordage qui ſert à retenir & lier à un bâtiment, ou une chaloupe, ou un canot, ou un bateau flottant auprès de lui, *Boat rope*. De là vient, qu'à bord d'un vaiſſeau, on dit quelquefois donner une boſſe à un canot, ou prendre une boſſe; pour dire qu'on donne ou qu'on reçoit un cordage deſtiné à attacher ce canot à un vaiſſeau qui ſert alors à le retenir dans une même place. — Enfin des bouteilles de verre pleine de poudre & garnies de meches, propres à porter le feu à bord d'un ennemi, reçoivent auſſi le nom de boſſes.

Bosseman. ſ. m. *Boat's wain mate*. Officier marinier, ou bas-Officier dans l'équipage d'un vaiſſeau. Il eſt chargé particuliérement du ſoin des cables, des ancres, & de tout ce qui leur eſt relatif, dans les uſages qu'on en fait à bord.

Bosser. v. a, *To ſtopper*. Retenir un objet par le moyen d'un cordage, dont une extrêmité eſt à ce deſſein fixée ſolidement ſur un point d'appui quelconque. On boſſe le cable d'une ancre mouillée, *to ſtopper the cable*, afin de le lier plus étroitement au vaiſſeau, qui par ce moyen eſt plus ſûrement retenu par cette ancre, dans le lieu de la mer dont il ne doit pas s'éloigner. Lorſqu'on veut augmenter la longueur de cette partie du cable qui va de la tête de la bitte à une ancre mouillée (fig. 7 V.), & pour prévenir tous les riſques auxquels on s'expoſeroit en lachant ce cable qu'il ſeroit peut-être impoſſible de retenir, on boſſe ce cable en avant des bittes; c'eſt-à-dire qu'on ſaiſit ce cable en divers points avec les boſſes fixées en *u* & *x* (fig. 43. M.). Alors ce cable étant ainſi retenu ſans le ſecours des bittes, on lui fait aiſément embraſſer la bitte par d'autres points de ſa longueur, & on combine cette opération de maniere qu'ayant détaché les boſſes, le vaiſſeau ſe trouve être à l'égard de ſon ancre, à une diſtance convenable aux circonſtances. On voit donc que dans la ſuite de ce travail, on commence par boſſer pour pouvoir bitter enſuite; de là vient que l'ordre de l'exécuter conſiſte à dire briévement, *boſſe & bitte?* — Lorſque le cable ne fait qu'un tour ſur une bitte, il n'eſt pas aſſez bien attaché, pour ne pas gliſſer ſur cette bitte, & par conſéquent pour empêcher le vaiſſeau de s'éloigner de ſon ancre; c'eſt pourquoi d'autres boſſes fixées à l'arriere des bittes ſur le pont du bâtiment, ſont employées pour l'entourer étroitement en divers points, & pour le réunir ſolidement au corps du vaiſſeau. — Boſſer une ancre, c'eſt la maintenir pendante à l'aide de la boſſe debout, au deſſous du boſſoir, *to ſtow the anchor upon the bow*. — On boſſe auſſi les vergues des huniers ainſi

que

que les baſſes vergues d'un vaiſſeau, ſouvent avec des chaînes de fer, au moment d'un combat, afin que ces vergues reſtent encore ſoutenues, dans le cas où leurs driſſes ſeroient coupées par des boulets. Le mot boſſer, dans cette opération, a le même ſens qu'on lui a attribué précédemment, & on doit entendre de la même maniere, les phraſes où on peut dire qu'on a boſſé certaines manœuvres ou certains cordages d'un vaiſſeau.

Bossoirs. ſ. m. *Cat-head.* Pieces de bois de fortes dimenſions, qui ſont placées & couchées ſur le gaillard d'avant d'un vaiſſeau, de part & d'autre du beaupré, & qui ſont ſaillantes hors de la proue. On voit dans la fig. (10, M.) la ſaillie *An* d'un boſſoir, & les acceſſoires qui annoncent ſa deſtination. Mais dans la fig. (fig. 3, P.) qui eſt le plan horiſontal du gaillard, les deux boſſoirs *cbd* & *st y* ſont repréſentés dans leur ſituation reſpective avec toute leur longueur. Fixés par une queue *bd*, ſur les barrots du gaillard, leur tête ſaillante, *n f* (fig. 38, C.) eſt ſoutenue par une courbe en bois ou une conſole *o*, & elle eſt percée de trois mortaiſes verticales qui reçoivent autant de rouets pour le paſſage du cordage qui tient à la poulie *B*, (fig. 10, M.) par laquelle, dans certaines circonſtances, une ancre eſt ſuſpendue. --- C'eſt l'uſage indiqué des boſſoirs qui a déterminé leurs fortes dimenſions, & s'ils ont une ſaillie hors du vaiſſeau, elle n'a été imaginée que pour éloigner de la muraille, la patte d'une ancre pendante. Si d'ailleurs ils ſont éloignés de l'étrave c'eſt pour rendre plus facile l'opération de traverſer les ancres ou de les placer le long du vaiſſeau lorſqu'elles ont été tirées du fond de la mer. --- Quelquefois les boſſoirs ſervent de termes de comparaiſon auxquels ont rapport certains objets extérieurs. C'eſt pourquoi on les diſtingue par leur place dans le vaiſſeau, en boſſoir de tribord & boſſoir de babord; par leur ſituation à l'égard du vent régnant, en boſſoir du vent *weather bow*, & boſſoir ſous le vent *lee bow.* Un objet qui eſt apperçu du vaiſſeau, ſelon la direction du boſſoir du vent eſt dit être ſous le boſſoir du vent, *on the weather bow*: s'il eſt vu ſur une perpendiculaire à la quille, & qui paſſe par la tête du boſſoir, il eſt par le travers du boſſoir, *on the bow.* Enfin, quand le vent vient de côté, & que les voiles ſont orientées un peu obliquement à la quille, le point du vent de la miſaine eſt quelquefois fixé ſur le boſſoir, alors on dit que la miſaine eſt amurée au boſſoir. *To get the fore tack to the cat head.*

Bot. ſ. m. *Dutch boat.* On donne ce nom généralement à tout bateau à rames, de la plus petite grandeur : il y en a de ce nom qui ſont plus grands, & qui portent des voiles ſemblables à celles des Sloops.

Botte. ſ. f. C'eſt un tuyau de plomb dont on garnit les lieux d'aiſance d'un vaiſſeau, & qui reçoit le nom de botte de bouteilles.

Botte (en) *In frame.* En ſagots ou en paquet. Des futailles, des chaloupes, des canots, des bateaux, ſont en bottes lorſque toutes les pieces qui les compoſent, étant ſéparées, ſont aſſemblées en faiſceau & liées enſemble pour pouvoir occuper un moindre eſpace & être montées au beſoin.

Boucanier. ſ. m. Nom de certains bâtimens qui étoient employés autrefois à tranſporter, ſur des iſles, des boucaniers ou des chaſſeurs de bœufs ſauvages.

Boucaut. ſ. m. *Dry cask.* Groſſe futaille propre à contenir du ſucre ou autres marchandiſes ſeches.

Bouchot. ſ. m. Parc, entouré de picux, qui eſt conſtruit ſur une plage ou ſur le rivage de la mer. Il eſt placé de maniere que la mer ne peut le découvrir que dans les grandes marées. A ces époques on y trouve du poiſſon arrêté, & on y pêche des moucles ainſi que d'autres coquillages.

Boucle. ſ. f. Anneau de fer, ou de bois, ou de corde. On ſcelle dans l'épaiſſeur des quais, des boucles grandes & fortes pour ſervir à y attacher les bâtimens, & on les nomme boucles de quai. --- Dans un vaiſſeau des boucles, portées par la tête de certaines chevilles, ſont fixées dans la muraille & intérieurement, ſur les deux côtés de chaque ſabord. Elles ſervent de points d'appui pour mouvoir ou arrêter les canons; & elles ſont nommées boucles de ſabord, *por rings.* --- Les fers avec leſquels on enchaîne les priſonniers dans un vaiſſeau, ſont auſſi dénommés des boucles; & un homme aux fers eſt dit être ſous boucles. --- On donne encore le nom de boucle à une ouverture plus ou moins circulaire que forme un cordage replié ſur lui-même. Les fig. (25, 26 & 38 M.) donnent une idée de ces ſortes de boucles. Celle-ci ſont des boucles d'eſtropes de poulie.

Boudin. ſ. m. Dans la conſtruction de l'éperon d'un vaiſſeau, c'eſt une des pieces de bois, courbées avec grace qui s'étendent de *b* à divers points de *la* (fig. 1, P.), & qui eſt placée dans le milieu de l'eſpace *lba.* Son contour arrondi a fait diſtinguer cette liſſe moyenne ſous le nom de boudin *midle rail of the head.* --- On donne encore ce nom à la piece ſupérieure en bois qui borde horiſontalement le doublage d'un vaiſſeau, autour de la carene. Sa forme eſt demi-cylindrique, & appliquée ſur un vaiſſeau, elle ſert à maintenir les bords extrêmes du doublage, &c.

Bouée, ſ. f. *Buoy.* Corps léger, fait de bois ou de liege *cork*

buoy, & de maniere que ſa peſanteur ſpécifique eſt très-inférieure à celle de l'eau. Chaque bouée eſt deſtinée à flotter verticalement au-deſſus du lieu d'une ancre mouillée à laquelle elle eſt liée par un cordage nommé orin. La fig. (7, V.) donne une idée de cet uſage. La groſſeur d'une bouée eſt ainſi aſſortie à celle de l'orin dont elle ſupporte le poids en partie. --- Il y a de groſſes bouées, faites en barrils, *can buoy* qui ſervent à marquer des écueils. --- Souvent une bouée a la forme d'un cône comme dans les fig. (31 & 10 M.) --- D'autres bouées ſont compoſées de deux cônes réunis par leurs baſes. --- Il y a des bouées de ſauvetage, *buoy of ſafety* qui ſont larges, plattes & faites de liege. On les jette à l'eau, au moment où quelque homme tombe à la mer, afin de lui préſenter une prompte reſſource pour le ſauver du danger de périr. --- Certaines bouées ſont faites avec le bout d'un mât, & alors on les nomme bouées de bout de mât. Ce ſont des tronçons d'arbre de ſapin taillés en pyramides à pluſieurs faces. Elles ſont petites & accompagnent les ancres de touée, *ſtream buoy*. --- Une bouée à la veille eſt celle qui eſt préparée pour être jetée à l'eau au moment où l'ancre doit y tomber.

Bouge. ſ. m. *Rounding or convexity*. Une piece de bois, qui, ſuivant ſa largeur, a une légere courbure dans ſes contours, eſt dite avoir du bouge; & ce bouge eſt la fleche de l'arc régulier que cette piece affecte dans ſa forme. Si *ba*, (fig. 72, G.) eſt le contour d'une piece de bois, & ſi la ligne *ba* ponctuée eſt la corde de l'arc alors *co*, qui en eſt la fleche eſt nommé ſon bouge, dans la langue des marins. C'eſt dans ce ſens qu'on dit des baux, des barrots, des barres de l'arcaſſe, qu'ils ont du bouge. (Voyez fig. 3, 4, 70, 77, 78, 81, G.) On déſigne auſſi le bouge d'une piece par deux dénominations, & il eſt vertical *Roun-up*, ou horiſontal *Round aft*. La figure 70, repréſente une piece de bois dont on a rendu ſenſibles & le bouge vertical *ah* & le bouge horiſontal *ca*. Enfin, ce mot bouge exprime dans la marine, ce que dans langue commune nous nommons le ventre d'une futaille, ou d'une douve.

Boujarron. ſ. m. Petit vaiſſeau dont on ſe ſert pour meſurer un ſeizieme de pinte de vin ou d'autres liqueurs.

Boulet. ſ. m. *Bullet or ſhot*. Globe de fer. Il y en a de différent poids & de différent diametre. --- Le boulet ramé, *bar ſhot or double headed ſhot*, eſt compoſé de deux demi-globes de fer, fixés aux extrêmités d'une barre de même métal; cette forme lui a fait donner auſſi le nom de boulet à deux têtes. --- Le boulet enchaîné ou à l'ange, *chain ſhot*, eſt celui dont les deux hémiſpheres ſéparées ſont liées entr'elles par une chaîne de fer.

Bouline. ſ. f. *Bowline.* Cordage employé, pour mieux déployer & étendre du côté du vent, les parties latérales, d'une voile orientée obliquement à la quille, afin qu'elle ſoit mieux préſentée à l'impulſion du vent régnant. Un hunier eſt repréſenté dans la fig. (59, M.) & on voit en ɣ ſur ſes ralingues latérales *bd*, *ac*, des pattes ou demi-anneaux de corde, tels que *os* (fig. 22.). Ces pattes ſont diſpoſées, comme cela eſt indiqué dans la fig. 46, en *a*, *b*, & *c*. C'eſt à ces eſpeces d'anſes qu'on attache les cordons *aɣb*, ɣ*c*, nommés branches de bouline; & enſuite, c'eſt en *r*, & à ɣ*c* qu'on lie le bout d'un ſimple cordage plus ou moins long, qui eſt proprement nommé la bouline. Si on conſidere maintenant la fig. (1, A.) on doit voir cette bouline & ſes branches en action. Elles ſervent à étendre du côté du vent la partie latérale du hunier, en tirant, à meſure qu'on les roidit, la ralingue de la voile, de l'arriere vers l'avant. — Comme les voiles ont une bouline de chaque côté, parce qu'un vaiſſeau ſuivant les circonſtances préſente l'un ou l'autre flanc à l'impulſion du vent; on diſtingue ces boulines, d'après leur poſition relativement au vent, par les noms de boulines du vent & boulines ſous le vent. Cette derniere reçoit auſſi le nom de bouline de revers, *lee-bowline.* — Les boulines de voiles différentes ſont auſſi déſignées par le nom des voiles auxquelles elles appartiennent. C'eſt pourquoi dans la voilure d'un vaiſſeau, il y a les boulines de miſaine, *fore bowlines*; les grandes boulines, celles de grand & de petit hunier, *fore top bowlines*, &c. — Lorſque les boulines des voiles déployées, ſont auſſi roides qu'elles peuvent l'être, on les nommes boulines empreſſées, & dans ce cas, on dit d'un vaiſſeau qu'il va à la bouline, ou à pointe de bouline, *to ſail with a ſcant wind, or cloſe to the wind.* — S'il y a moins de tenſion dans ſes cordages, parce que l'angle d'incidence du vent ſur les voiles déployées, eſt de 11° à 22°, alors le vaiſſeau eſt dit courir à boulines franches, ou à graſſes boulines. — On dit, dans un ſens particulier, qu'on fait courir la bouline à un coupable, *to run the gauntlet*; c'eſt exprimer ainſi une punition qu'on lui fait ſubir, en le faiſant paſſer entre deux haies de matelots qui ſucceſſivement le frappent avec des garcettes ou avec de petites cordes treſſées & plates.

Bouliner. v. n. Aller à la bouline. *To haul a ſail to the windward.* Voyez Bouline. Un vaiſſeau bouline, lorſque ſes voiles orientées au plus près, ſont préſentées plus avantageuſement à l'impulſion du vent régnant, par le moyen des boulines.

Boulinier. adj. Un vaiſſeau eſt bon boulinier, *good plyer*, lorſque courant au plus près, il gagne bien au vent ſans dériver conſidé-

tablement, c'eſt-à-dire, qu'avec des voiles orientées très-obliquement a la quille, il s'avance rapidement vers l'origne du vent, ſans ſe laiſſer emporter ſous le vent à une grande diſtance. Lorſque ſa marche a des caracteres oppoſés dans les circonſtances indiquées, alors il eſt réputé mauvais boulinier; *lee ward ship, or bad plyer.*

Boulon. ſ. m. Cheville de fer qui a une tête, & qui après avoir été miſe en place, eſt propre à être rivée par l'autre extrêmité.

Bouque. ſ. f. Embouchure d'un canal, d'un bras de mer, d'une paſſe, &c. Il eſt ſur-tout d'uſage en Amérique, où l'on a adopté, d'après la même étymologie, les noms d'embouquement & de débouquement.

Bourcer. v. a. Une voile quarrée eſt bourcée, lorſque, ſes coins inférieurs étant retrouſſés, elle eſt abandonnée à l'impulſion du vent ſans être retenue & étendue autrement que par ſa vergue.

Bourcet. ſ. m. Ou voile à bourcet. Nom d'une voile quadrangulaire dont la vergue eſt ſuſpendue par un point qui eſt placé au tiers de ſa longueur. De telles voiles portent auſſi le nom de voiles au tiers, & lorſqu'elles ſont déployées, les deux tiers de leur ſurface ſe trouvent déployés ſous le vent du mât qui ſert à les ſoutenir. En Normandie on donne quelquefois à la voile de miſaine, le nom de bourcet.

Bourde. ſ. f. Toute piece de bois qui eſt employée pour étayer & maintenir droit, un bâtiment échoué, reçoit quelquefois le nom de Bourde. On lui donne auſſi celui de bequille. La différence de ces deux mots eſt cependant marquée, parce que les bourdes ſervent dans les échouages forcés & inattendus; tandis que les bequilles ſont parties des objets d'approviſionnement d'un bâtiment, pour ſervir a l'étayer dans tous les ports, & dans tous les lieux où l'on ſait que la mer doit le laiſſer échoué. Voyez Bequille.

Boureche. ſ. f. Eſpece de bourlet fixé ſur certains points de la longueur d'un cordage. Sa forme eſt celle de deux cônes tronqués réunis par leur grande baſſe; on compoſe une bourcche ou une pomme, telle que celles qu'on voit en *r*, *s*, *f*, *p*, *t*, *n*, ſur la tournevire repréſentée (fig. 43, M.) en enveloppant le cordage par pluſieurs tours preſſés de bittord; & ſon uſage, eſt d'empêcher de gliſſer, par ſa ſaillie, les garcettes qui lient un tel cordage à tout autre.

Bouri. ſ. m. Nom d'un bateau de charge dont on fait uſage dans le Bengale

Bourle ſ. m. Enlacement de cordage dont on forme une eſpece de couſſi . Les bas-mâts d'un vaiſſeau étoient autrefois, ceints d'un bou e la hauteur des liſſes des gaillards, lorſque les baſſes

vergues étoient liées à leurs mâts respectifs par des racages. Aujourd'hui il n'y a de tels bourlets de mât, *dolphin of the mast*, *or puddenning* qu'aux mâts à bome. — Certains bourlets de même genre, embrassent aussi les vergues basses, dans certains points de leur longueur afin d'éloigner les écoutes des huniers & d'empêcher que dans leur mouvemens fréquens, elles ne déchirent les rabans d'envergure ou les petits cordages qui servent à lier le côté supérieur d'une basse voile à sa vergue. — On donne par extension le nom de bourlet d'étambrai, à un boudin en bois ou à un cordon qui borde, l'ouverture *a* ou *c* (fig. 12, P.) d'un pont, par laquelle passe un mât de vaisseau.

Bourse. s. f. *Exchange*. Lieu où s'assemblent à des heures déterminées, les négocians & les armateurs d'un port de mer, pour vendre ou acheter des marchandises, négocier des échanges, & traiter de toutes sortes d'affaires de commerce ou de banque.

Bousole. s. f. *Sea compass*. Ou compas de mer. C'est une boîte, souvent de cuivre, du fond de laquelle s'éleve un pivot aigu qui supporte, par le milieu de sa longueur, une aiguille aimantée & libre de tourner horisontalement. Cette aiguille est d'ailleurs fixée sous un carton circulaire, qu'elle porte, & sur lequel est dessinée une rose de vens; & la boîte est recouverte d'une glace, soit afin de mettre l'aiguille à l'abri du vent, soit pour laisser voir & ses mouvemens & ses positions variés. Une telle bousole, posée sur un point quelconque d'un vaisseau, participeroit à tous ses mouvemens & à toutes ses inclinaisons; c'est pourquoi les marins ont imaginé de la suspendre au centre de deux cercles concentriques de cuivre qu'on nomme balanciers, (Voyez ce mot.) & par ce moyen elle conserve à-peu-près & constamment sa situation horisontale. — C'est avec une ou plusieurs bousoles qu'un vaisseau est dirigé, en pleine mer, sur un air de vent quelconque & déterminé. On s'en sert aussi pour faire les relevemens des objets dont la position est utile à connoître, & par conséquent pour aider à tracer des plans topographiques, ou de côte, ou de rade, ou &c.

Bout. s. *m*. Ce mot signifie assez généralement l'extrêmité d'un objet, il en signifie aussi quelquefois une partie extrême plus ou moins étendue. — Dans la marine, un bout de vergue, *yard arm*; est *it* ou *Rs* (fig. 15, A.) c'est-à-dire, cette partie extrême, qui, de chaque côté, dépasse une voile lorsqu'elle est attachée à une telle vergue; comme on le voit en *a* & *b* (fig. 79, M.). C'est dans le même sens qu'on dit le bout d'un bordage *butt of a plank*, le bout d'une alonge, le bout d'un cordage, *butt*, *or fag end of a rope*. Mais un bout de corde, n'est qu'une corde de peu de lon-

gueur. — Le bon bout d'un cordage, eſt celle de ſes extrêmités qu'il eſt convenable de ſaiſir ſuivant les circonſtances. — Donner, ou attraper le bout, c'eſt préſenter ou prendre l'extrêmité d'un cordage. — Filer un cable par bout, c'eſt, après l'avoir détaché de la bitte par laquelle il lioit un vaiſſeau à un ancre mouillée, le laiſſer ſortir juſqu'au bout par l'écubier, & l'abandonner ainſi que l'ancre à laquelle il tient par l'autre extrêmité. — Dans un mât on diſtingue, ſous les noms de gros & de petit bout, les extrêmités du plus grand & du plus petit diametre. — Un canon, qui ſe trouve éloigné du ſabord, ou de ſon embraſure par l'effort de la poudre ou autrement, à la diſtance qu'un gros cordage *x b*, (fig. 32, C.) nommé brague, ne lui permet pas de paſſer, eſt dit alors être *à bout de brague*. — Un vaiſſeau a le bout à terre, ou ſur un objet quelconque lorſque ſa proue, dirigée ſur la terre ou ſur cet objet, n'en eſt ſéparée que par un très-petit intervalle.

BOUT-DEHORS. ſ. m. *Boom*. Morceaux ou bouts de bois, d'une longueur plus ou moins conſidérable, & qui ſont employés ou à porter en dehors d'un vaiſſeau le coin inférieur d'une de ſes voiles, ou à repouſſer loin d'un bâtiment des objets qui ne doivent pas en approcher. Les bonnettes qui ſervent de prolongement aux ſurfaces des voiles hautes & baſſes d'un vaiſſeau ſont ſoutenues & déployées, par le moyen de bout-dehors. On voit (fig. 19, A.) un bout-dehors *ed*, dans la place qu'il occupe lorſqu'il n'eſt pas employé. La liberté qu'il a de couler ſur un rouleau *c* fait qu'il fournit au beſoin un alongement, à la vergue *ab* du côté de *a* pour ſervir à déployer & la bordure d'une bonnette ſupérieure *ſtudding ſail boom* & l'envergure d'une bonnette inférieure. — Le bout-dehors particulier qui ſert à étendre la bordure des bonnettes baſſes de la grand-voile, porte le nom diſtinctif d'arc-boutant ferré. C'eſt *cd* (fig. 29). — Le mât de beaupré *t q*, (fig. 14.) eſt auſſi alongé par le moyen d'un bout-dehors *rs*, nommé bout-dehors de beaupré, *ſmall jib boom*; & il eſt utile pour porter, en avant d'un vaiſſeau (fig. 1.) des voiles très-néceſſaires à ſa marche ainſi qu'à la facilité de ſes évolutions. — Dans les bâtimens qui portent, à l'arriere, une voile nommée fleche en cul, il y a pour déployer le côté inférieur de cette voile, un bout-dehors de fleche en cul, *ring tail boom*. — Comme ces bout-dehors ſont alternativement & ſuivant les circonſtances, ou en uſage, ou ſans uſage, alors les mettre en place ou les retirer de leur place, c'eſt pouſſer, *to rig out a boom*, ou rentrer ces bout-dehors.

BOUTEILLE. ſ. f. *Quarter gallery of a ſhip*. Eſpece de demi-tourelle applatie, & en bois, dont on flanque les deux côtés d'un

vaiſſeau, ſur les bords de ſa poupe, & à la hauteur des ponts. (fig. 1. A.) Les deux bouteilles ſont ornées extérieurement de ſculpture. Un cul de lampe termine leur baſe, & elles ſont couronnées par le prolongement de la galerie de la poupe. Des fenêtres bordées par des pilaſtres ſont percées ſur leur contour, & elles ſont faites pour renfermer & éloigner, de l'intérieur du bâtiment, les latrines deſtinées aux beſoins de l'état-major. On voit la coupe tranſverſale & horiſontale de ces bouteilles en *a*, (fig. 5, P.) à la hauteur du ſecond pont ou eſt placée, dans un vaiſſeau de 74, la porte qui communique à cette garde-robe. — Il y a de fauſſes bouteilles, *badges*; ſemblables aux premieres par leur forme apparente & leur poſition, & qui ne ſont autre choſe qu'un ornement extérieur pour un bâtiment, ſans être deſtinées aux mêmes uſages.

Bouton. ſ. m. Les écouvillons, les refouloirs, dont on ſe ſert dans la marine, comme dans l'artillerie de terre, ſont terminés de même par un bouton qui prend le nom de l'inſtrument auquel il appartient. Les canons ont auſſi à leur culaſſe un bouton qui ſervant particuliérement dans la marine, à faciliter leur embarquement & leur débarquement ont auſſi beaucoup plus de force ou de plus grandes dimenſions que dans les canons employés à terre. — On nomme encore bouton, *Knot*, un gros nœud qui termine certaines boſſes. Voyez Boſſes.

Boyer. ſ. m. Barque, commune dans la Baltique. C'eſt un bâtiment de tranſport qui tire peu d'eau, & dont les varangues ſont très-plattes. Il a un grand mât, & un tape-cul, avec la voilure ordinaire des galiottes.

Brague. ſ. f. Ce nom eſt celui, *Breeching*, d'un gros & fort cordage, qui ſert dans un vaiſſeau à borner l'étendue du recul d'un canon. Attachée par ſes extrêmités (fig. 32, C.) à deux boucles de fer *k*, fixées dans la muraille *pq* du vaiſſeau, l'une à droite & l'autre à gauche du ſabord *mlip*, cette brague traverſe, dans ſon cours, les flaſques de l'affût, en paſſant par des trous qui y ſont pratiqués. Sa longueur eſt telle que le canon puiſſe être, retiré en dedans du vaiſſeau, & éloigné de la muraille à une diſtance de deux pieds. Lorſque le canon eſt placé à cette diſtance, on dit qu'il eſt à bout de brague. Si l'artillerie eſt ſervie dans un temps où la mer eſt un peu groſſe, alors, les bragues ſont raccourcies, pour borner davantage le recul des canons, & c'eſt alors tirer à bragues ſeches, *breeching ſhortened*. — On donne le nom de brague de gouvernail, *rudder ſloppers*, à un cordage qui empêche cette machine de ſortir de ſa place. — Dans quelques ports, on emploie ſous le nom de brague, un gros cordage qui porte une poulie à

chacune de ſes extrêmités, & qui appliqué par le milieu de ſa longueur ſur l'étrave d'un vaiſſeau lorſqu'il eſt encore en repos ſur ſon chantier, ſert à tranſmettre à ce bâtiment les efforts des puiſſances qui tendent à le faire gliſſer vers la mer ou à vaincre le frottement qui s'oppoſe à ſa miſe à l'eau.

Braguet. ſ. m. Cordage deſtiné à ſoutenir le poids d'un mât de hune ɣa (fig. 16, A.) dans le cas où la guinderesſe, miſe en action pour l'élever juſqu'au ſommet du bas mât *bc*, ſe romproit ſubitement. C'eſt à cet effet, qu'une extrêmité du braguet eſt fixée ſur un élongis ɣ, tandis que, dans ſon cours, il paſſe ſous le pied du mât de hune pour venir embraſſer l'autre élongis correſpondant.

Brai. ſ. m. *Pitch.* On diſtingue deux ſortes de brai, le ſec & le gras. L'un & l'autre ſont tirés originairement des pins & ſapins, mais le brai ſec, *pitch*, eſt la matiere raiſineuſe de ces arbres qui a été cuite avec un mélange d'eau, & qui eſt devenue une maſſe ſeche, tranſparente & rouſſatre. — Le brai gras, *tar liquid with compoſition*, eſt un mêlange de brai ſec & de goudron, avec des matieres graſſes, telles que ſuif, &c. qui fondues enſemble forment une maſſe liquide.

Brayer. v. a. *To pitch.* Enduire de brai. Lorſqu'on recouvre de brai liquide & chaud, les coutures ou les intervalles des bordages d'un vaiſſeau après les avoir remplies d'étoupe ſerrée, c'eſt brayer les coutures ou les joints, *to pay the ſeams.* Cet enduit ſert ainſi à fermer toute iſſue à l'eau environnante, & à conſerver le calfatage ou à préſerver de pourriture, l'étoupe qui le compoſe.

Braies. ſ. f. Toiles goudronnées qui reçoivent ce nom, lorſqu'elles ſont employées à envelopper le contour des ouvertures par leſquelles & les mâts & les pompes & le gouvernail traverſent les ponts d'un vaiſſeau. Elles ſervent à fermer à l'eau tout accès dans l'intérieur d'un bâtiment, & pour cet effet, elles ſont cloués ſur les bords de ces ouvertures, & repliées autour des mâts ou des pompes ou de la mêche du gouvernail. *Coats of the maſts; helm coats.*

Branche. ſ. f. On donne le nom de branche de bouline, *bridles*, (Voyez bouline.) à pluſieurs cordages qui ſont attachés, par leur extrêmité, ou à diverſes pattes de la ralingue latérale d'une voile, ou bien à d'autres cordages qui tiennent ces mêmes pattes. Tels ſont (fig. 45 & 46 M.), les cordons *bdc*, *ard*; & *aɣb*, *ɣrc*, qui ſont liés aux pattes *a*, *b*, *c*, de la ralingue latérale *ac* d'une voile telle que celles qui ſont repréſentées, (fig. 55 & 79). On voit d'ailleurs (fig. 64 & 65) les diſpoſitions des branches de bouline, qui conviennent à d'autres voiles (fig. 33 & 59). La deſtination de ces branches, eſt de tranſmettre à divers points de la hauteur d'une voile, l'effort de la bouline, afin de mieux déployer cette voile

ou de lui faire recevoir l'impulsion d'un vent régnant, sous un plus grand angle d'incidence. La fig. (1, A.) présente, en place & en action, les branches, & les boulines des huniers ainsi que des perroquets. — Nous avons dit au mot araignée ce qu'on entend par branches d'araignée. — Il y a aussi des branches de martinet, qui sont des cordages attachés à divers points de l'extrémité supérieure de la vergue d'artimon dans un vaisseau, & qui dirigés à un autre cordage nommé martinet auquel ils se réunissent, servent à soutenir ainsi qu'à incliner à volonté cette vergue oblique à l'horison. — Dans des courbes de bois, on distingue encore des branches, parce que leur forme étant angulaire, comme on le voit en *i*, *h*, ou *k*, (fig. 56, C.) chaque côté solide de l'angle est regardé comme branche de la courbe.

Branle. s. m. *Hammock.* Ou plus ordinairement hamack. (Voyez ce mot.) Lit ordinaire des hommes qui composent l'équipage d'un vaisseau.

Branle-bas. s. m. Comme dans un bâtiment, tous les hamaks de l'équipage, sont suspendus par leurs extrémités aux baux supérieurs dans les entreponts, pour servir de lits ; faire branle-bas, *up all hammocks*, c'est détacher tous ces branles pour les porter dans des filets étendus sur les bords des gaillards & des ponts, afin d'en composer, ainsi un bastingage ou un abri qui mette à couvert des effets de la mousqueterie d'un vaisseau ennemi ; *to clear the ship for an engagement.* Cette opération a d'ailleurs l'avantage de rendre les entreponts plus libres & plus propres aux mouvemens d'un combat. Un tel branle-bas lorsqu'il est général, ne se réduit pas au seul déplacement des hamacks, car alors en démonte aussi les cloisons des chambres, & on écarte tout ce qui peut gêner le service des batteries. — Quelquefois, en pleine paix, on ordonne le branle-bas ; mais c'est alors dans les seules vues de veiller plus particuliérement à la propreté qu'il est si important d'entretenir dans un bâtiment ; & on le désigne par le nom de branle-bas de propreté.

Bras. s. m. Il y a des bras de mer, *arms of the sea*, qui sont des canaux plus ou moins larges & profonds, communiquant avec la mer, remplis de ses eaux, & qui s'avancent plus ou moins entre deux terres. — Dans une ancre (fig. 70, M.) on distingue sous le nom de bras, *anchor arm*, les parties telles que *um* & *ni* qui portent les pattes, & qui croisent la verge *nc* à laquelle elles sont réunies en *n*. — On donne le nom de bras, *brace*, à des manœuvres ou des cordages qui attachés aux deux extrémités d'une vergue mise en place à bord d'un vaisseau, servent à la faire tourner autour du mât

qui la ſoutient. Par le moyen de tels bras les voiles qui ſont attachées à ces vergues peuvent prendre telle poſition qui convient aux circonſtances. On peut aiſément diſtinguer dans la fig. (1, A.) & dans la planche V, différens bras ou cordages qui partent des extrêmités de chaque vergue, & qui ſont dirigés de maniere à changer à volonté l'angle qu'elles ſont avec la longueur du vaiſſeau. Les bras de chaque vergue ſont déſignés par les noms de ces vergues ou des voiles auxquelles ils ſont néceſſaires. Il y a donc des bras de grand-vergue, ou de grands bras, *main braces*; des bras de miſaine, *fore braces*; des bras de hunier, de perroquet, &c. — Un cordage ſimple forme le bras des petites vergues; mais lorſque les vergues ſont plus peſantes, & par conſéquent plus difficiles à mouvoir, alors le bras eſt double, parce que le cordage qui le forme paſſe dans une poulie pendue au bout de ces vergues. — Dans l'uſage des deux bras d'une vergue, on les diſtingue ſuivant leur poſition relativement au vent régnant, ſous les noms de, bras du vent, *weather brace*, & bras de ſous le vent, *lee brace*. Parce que l'un eſt du côté du vent & l'autre eſt ſur le côté oppoſé. — On dit auſſi, le bras de tribord & celui de babord, pour indiquer celui qui eſt à droite ou à gauche. — On ajoute quelquefois de nouveaux bras ſimples, par précaution, & pour remplacer les premiers au beſoin. Ceux-là ſont nommés faux bras *preventer braces*. — Un cordage deſtiné, à varier la poſition d'un pic ou d'une corne de voile, eſt auſſi nommé bras de pic ou de corne *vang*. — Enfin, dans un aviron qui eſt en action, il y a une partie de ſa longueur qui eſt hors du bateau & l'autre en dedans; celle-ci porte le nom de bras d'aviron, *arm, or inner part*; parce que c'eſt ſur elle que ſont appliquées les mains des rameurs.

Brasiller. v.n. *To ſparkle.* Ce mot eſt employé pour peindre l'abondance des rayons de lumieres qui ſont réfléchis inégalement pa la ſurface de la mer, lorſqu'elle eſt agitée, ſous un ſoleil brillant & médiocrement élevé au-deſſus de l'horiſon.

Brasse. ſ. f. *Fathom.* Longueur de cinq pieds, qui eſt employée pour meſure de comparaiſon, comme la toiſe & le pied. C'eſt en braſſes qu'on eſtime, la longueur d'un cordage, & les profondeurs de la mer.

Brasseïage. ſ. m. Quantité dont une vergue horiſontale peut s'écarter, de la poſition où elle eſt parallele à la largeur d'un bâtiment, lorſqu'on la fait tourner, ſans l'incliner, autour du mât qui la porte. Cet eſpace, (fig. 1, A.) eſt borné dans ſa grandeur par la ſituation des haubans, & il eſt d'autant plus petit que ces mêmes haubans ſont un angle plus grand avec le mât qu'ils étayent, en ſuppoſant le premier hauban placé vis-à-vis l'axe de ce mât. Si le premier hauban ſous le vent de-

vient plus lache, ou s'il eſt déplacé, alors la vergue peut s'éloigner davantage du paralléliſme avec la largeur du vaiſſeau, le braſſeïage eſt plus conſidérable. Dans les vaiſſeaux de ligne, les baſſes vergues ne peuvent faire avec la largeur principale, dans les circonſtances les plus favorables, un angle le plus grand que 30° ou 40°. Les vergues de hune ont un plus grand braſſeïage, & celles de perroquet encore davantage; mais c'eſt d'après le braſſeïage des baſſes vergues qu'on déſigne à quel nombre d'airs de vent les vaiſſeaux peuvent préſenter leur voiles, obliquement à la quille. Ainſi l'angle le plus grand que les baſſes vergues puiſſent faire avec la largeur principale, n'étant dans les grands vaiſſeaux que de trois quarts de vent, on dit que ces bâtimens ne portent qu'à cinq quarts; c'eſt-à-dire, que leurs vergues baſſes & les plans de leurs voiles ne peuvent faire avec la quille un angle plus petit que cinq quarts de vent. C'eſt dans cet état que les voiles ſont dites être orientées au plus près.

Brasser. v. a. C'eſt tirer une vergue par une de ſes extrêmités pour lui faire prendre une poſition convenable, en la faiſant tourner horiſontalement. Cette opération s'exécute à l'aide de certains cordages qu'on nomme bras, d'où vient le terme braſſer, *to brace.* — Braſſer tribord ou babord, *to brace to ſtarboard or larboard; to ſet in the N brace*, c'eſt faire agir le bras de tribord ou celui de babord. Ainſi on peut comprendre aiſément cette expreſſion, braſſer tribord devant & babord derriere: *to ſet, in the ſtarboard fore top ſail braces, and in the larboard main and main top ſail braces*; en parlant des ſeules voiles de hunier. — Braſſer au vent, *to haul in the weather, to ſet in the weather braces*, c'eſt faire agir les bras qui ſont du côté du vent régnant; ce qui fait comprendre la ſignification de braſſer ſous le vent, *to haul in the lee braces.* — Lorſque dans un vaiſſeau on diſpoſe les vergues de maniere que le vent frappe ſur la face antérieure des voiles, alors c'eſt, braſſer ſur le mât, *to lay a ſhip by the lee*, braſſer à coëffer, braſſer à culer, *to lay all flat a back*; braſſer à contre, ou contre-braſſer, *to counter brace, to brace the ſail a back.* — Si les voiles par le moyen des bras ſont placées de maniere que leur plan ſoit établi exactement dans la direction du vent régnant, alors les vergues ſont braſſées en ralingue, *to ſhiver a ſail in the wind.* — Si enfin les vergues ſont ramenées à leur poſition naturelle, c'eſt-à-dire, ſi on les rend paralleles à la largeur principale du bâtiment, alors, c'eſt les braſſer quarrées, ou les braſſer en croix, *to ſquare the yards.*

Brassiage. ſ. m. *Depth of the water.* Profondeur de l'eau, meſurée en braſſes. — Si dans tel eſpace de la mer, la profondeur de l'eau

eſt de *N* braſſes, on dit alors que le braſſiage du fond eſt dans ce lieu, de *N* braſſes. — Le braſſiage eſt conſtant ou variable, dans les golfes, les baies, les rades, ſur les côtes, près des iſles, &c.

Brecin. ſ. m. Quelquefois on donne ce nom à la cantoniere. Voyez ce mot; *tackle hook*. C'eſt auſſi par le même nom qu'on déſigne ſouvent l'amure de miſaine, lorſque le cordage qui la forme paſſe dans une poulie attachée au coin inférieur de cette voile.

Breda. ſ. m. Cordage terminé par un croc, qui eſt employé à tirer du côté du vent le coin inférieur de la voile de miſaine, lorſqu'elle eſt orientée, ou pour un vent arriere, ou pour un vent largue. Le breda accroché au point de cette voile paſſe ſur une poulie à l'extrêmité d'un bout dehors, nommé tangon, qu'on fait ſaillir, à cet effet hors du vaiſſeau, & il revient ſur le gaillard où il eſt roidi à volonté.

Bredindin. ſ. m. *Garnet*, *ſmall ſtay tackle*. Palan ſuſpendu, au grand étai d'un vaiſſeau, pour ſervir à élever de petits fardeaux.

Breton. (en) adv. Maniere d'exprimer l'arrangement particulier de barriques dans l'intérieur d'un vaiſſeau, lorſque leur longueur eſt placée perpendiculairement à la direction de la quille. (Voyez Arrimage.)

Breuil. ſ. m. Nom donné, mais rarement, à des cordages qui portent plus communément celui de cargues. Voyez ce mot.

Breuiller. v. a. C'eſt retrouſſer une voile déployée, & le mot carguer eſt plus ſouvent d'uſage pour exprimer cette opération.

Bric. ſ. m. *Brig*. Nom qui n'eſt que l'abregé de celui de brigantin qu'on donne plus généralement a un petit bâtiment, d'une mâture & d'une voilure particulieres. Voyez Brigantin. Si un bâtiment d'une claſſe différente reçoit un gréement ſemblable à celui de bric, on dit qu'il eſt gréé en bric.

Bricole. ſ. f. Si de grands poids ſont placés dans un vaiſſeau à une hauteur un peu conſidérable au-deſſus du centre de grandeur de la carene, alors ils contribuent à rendre ce bâtiment, plus facile à incliner latéralement; ils diminuent la ſtabilité qu'il auroit ſi ces poids étoient ſitués plus bas, & on exprime leur effet en diſant qu'ils donnent de la bricole. C'eſt ainſi que dans les vaiſſeaux à trois ponts, les canons des batteries donnent une très-grande bricole; ce qu'on indique quelquefois en diſant que ces vaiſſeaux ont beaucoup de bricole.

Brider. v. a. Un cordage eſt-il employé à lier l'un à l'autre, deux objets éloignés, en faiſant pluſieurs tours & retours paralleles, ſur les deux objets? Alors ſi on ajoute à la tenſion générale de ces cordons ſéparés en les rapprochant, & en les ſerrant

fortement & étroitement enſemble par le moyen d'un ſecond cordage, c'eſt brider les tours du premier cordage ; *to ſeize any complication of ropes*. Ainſi les réduire en un faiſceau & faire cette opération, c'eſt faire une bridure. --- Dans la fig. (32, C.) les cordons *kb* & *fr*, ſont bridés par *at*. --- On dit auſſi brider une ancre *to ſtow the anchor*, pour exprimer une opération très-rare dans la marine. Elle conſiſte à appliquer en travers, & ſur chaque face oppoſée des pattes d'une ancre, deux planches qu'on ſerre étroitement enſemble, afin de prévenir un trop grand enfoncement de ces pattes, lorſque le fond de la mer où elles s'engagent préſente trop de molleſſe ou trop peu de ténacité.

Bridole. ſ. f. *Wring ſtave*. Piece de bois courte & forte, qui fait partie d'un appareil employé par les charpentiers, pour forcer, les planches dont on recouvre le corps d'un vaiſſeau, à s'appliquer exactement & parfaitement dans les places plus ou moins courbes qui leur ſont aſſignées. --- Si un bordage doit être contraint de s'étendre ſur une ſuite de points de la ſurface d'un vaiſſeau (fig. 39, C.); on l'aſſujettit ſous des bridoles qui le croiſent perpendiculairement; & les extrêmités de chaque bridole étant liées ſolidement par des cordages qui les attachent au corps du vaiſſeau, on introduit avec force entre ces pieces & le bordage, des coins qui multipliés & frappés produiſent aiſément le contact immédiat de ce bordage ſur toute l'étendue de l'eſpace qu'il doit remplir. Un bordage dans cet état de preſſion eſt dit être ſous bridole. --- C'eſt avec des bridoles ſemblables qu'on rapproche, & qu'on réunit parfaitement, les pieces de bois dont on compoſe un mât ou une vergue.

Bridure. ſ. f. Réunion étroite de pluſieurs cordages tendus & ſéparés, ou de pluſieurs tours & retours d'un même cordage. Par exemple, les liures de beaupré (fig. 1, A.) (ou les tours multipliés des cordages qui lient fortement le mât de beaupré avec le taille-mer) ſont rapprochées & reſſerrées après qu'elles ont été faites pour ajourer un nouveau degré à la tenſion qu'elles ont reçues. Voyez Brider.

Brigade. ſ. f. Détachement compoſé d'un certain nombre d'hommes d'une même claſſe. --- On dit dans ce ſens une brigade d'ouvriers, *gang*; une brigade d'éleves de la marine ; une brigade de canonniers, &c.

Brigadier. ſ. m. Aux acceptions ordinaires & connues de ce mot, nous ajouterons qu'il eſt le titre d'un homme qui dans les canots & chaloupes commande, après le patron, l'équipage de ces petits bateaux. Sa place eſt tout à fait à l'avant. Ses fonctions ſont, de pouſſer le bateau pour l'éloigner, du rivage ou d'un vaiſ-

ſeau, lorſqu'il doit partir; de le défendre des chocs ou abordages violens, lorſqu'il arrive avec quelque vîteſſe; & de jeter les grapins à la mer lorſqu'il devient néceſſaire de retenir le bateau dans un lieu déterminé.

Brigantin. ſ. m. *Brig.* Bâtiment, à deux mâts, & d'une grandeur peu conſidérable. Il eſt diſtingué des autres bâtimens de même force par ſa grande voile nommée brigantine. (fig. 23, V.) Cette voile eſt ſemblable à l'artimon des vaiſſeaux, ſoit dans ſa forme, ſoit dans ſa poſition. Elle eſt liée au grand mât par des anneaux qui l'embraſſent, & qui tiennent à une ralingue verticale; & elle eſt déployée par une vergue ſupérieure nommée pic ou corne ſur laquelle un de ſes côtés eſt étendu & attaché, ainſi que par un grand bout-dehors inférieur nommé gui, qui ſert à étendre le bord inférieur de cette voile.

Brigantine, ſ. f. Voile diſtinctive des brigantins; elle a beaucoup de ſurface, & elle eſt déployée par le moyen d'un pic & d'un gui, c'eſt-à-dire, par deux vergues, l'une inférieure & l'autre ſupérieure. — L'utilité de cette voile l'a fait adopter par pluſieurs manœuvriers dans d'autres vaiſſeaux que les brigantins, & on voit aujourd'hui gréer d'une brigantine le mât d'artimon de plus grands bâtimens. V. Brigantin. On y joint même quelquefois une bonnette qui ajoute à ſa ſurface, & qui eſt attachée au pic & au gui de la brigantine par le moyen de deux bouts dehors.

Brin, ſ. m. Dans les corderies on diſtingue des chanvres de premier & de ſecond brin; & voici comment cette différence eſt établie. Comme un paquet de chanvre contient des fibres plus ou moins longues, ſi on le fait paſſer ſur un peigne à dégroſſir, il ne reſte entre les mains du peigneur que de longues fibres ſéparées, & leur enſemble eſt nommé chanvre de premier brin, *beſt part of hemp.* Le fil qui eſt fait enſuite avec ce chanvre de choix, eſt par conſéquent du fil du premier brin, & donne ſon nom aux cordages qu'il ſert à compoſer. Ce qui reſte de chanvre ſur le peigne, après ce premier travail, n'eſt plus qu'un aſſemblage, de fibres courtes, & d'étoupes qu'on ſépare les unes des autres à l'aide de peignes convenables: & on obtient ainſi le chanvre du deuzieme brin, dégagé des étoupes, *combings of the hemp.* La force des fils compoſés de l'un ou l'autre de ces chanvres, eſt très-différente, & leur rapport eſt environ celui de 2 à 1; cela vient de ce que dans le tortillement ou le filage, les fibres qui s'appliquent ſucceſſivement les unes ſur les autres, par certaine partie de leur longueur, pour prolonger le fil qu'elles compoſent, ſe touchent par un plus grand nombre de points ſi elles ſont longues, & deviennent par

conſéquent plus difficiles à ſéparer après leur réunion. --- Dans une maſſe de chanvre du nord, les quantités de premier & ſecond brin, étoupes & pouſſieres ſont entr'elles comme les nombres 78, 12, 2 & 6, & dans du chanvre de France ces nombres ſont 70, 20, 2 & 8.

Brion, ſ. m. ou Ringeot, *fore foot.* Forte piece de bois d'une forme angulaire, & qui dans un vaiſſeau occupe la place *d*, (fig. 22 C). elle ſert, par une branche horiſontale, à terminer, du côté de l'avant, la quille *od*, & par ſa ſeconde branche qui eſt inclinée, à commencer le contour de l'etrave *dc* qui lui eſt étroitement unie. Lorſqu'une telle piece a une épaiſſeur aſſez conſidérable, on lui fait une entaille extérieure, près du ſommet de l'angle, afin qu'elle préſente un repos ou un appui *e* au taquet de gorgere, *et*, *&c.* --- On voit cette piece iſolée en *B*, (fig. 1. C.) --- On donne quelquefois le nom de faux brion à une piece de bois qui eſt connue plus ordinairement ſous celui de maſſif de l'avant. V. maſſif.

Bris, ſ. m. *wreking of a ſhip.* Naufrage. Ce mot exprime l'état d'un bâtiment briſé ſur la terre ou ſur des rochers.

Brisans, ſ. m. *Breakers.* Monticule, terre, ſable ou rochers, qui s'élevent du fond de la mer, à une diſtance plus ou moins grande de ſa ſurface. Ils oppoſent aux lames des barrieres plus ou moins grandes, & comme ils arrêtent le mouvement ondulatoire des parties inférieures de ces lames, ils forcent les eaux ſupérieures de ſe déployer ou de ſe replier ſur elle-mêmes avec fracas, & de ſe couvrir d'écume dans cette chûte. Ce bruit & ces mouvemens irréguliers des lames à la rencontre de ces hauts fonds, a fait donner à ceux-ci le nom de briſans, parce qu'effectivement ces lames ſe briſant ſur eux, perdent entiérement leur forme premiere, & ne peuvent ſe propager qu'avec irrégularité & déſordre. --- Les marins reconnoiſſent à l'état de la mer, les parties qui recouvrent des briſans, & par conſéquent les lieux dont ils ne doivent pas approcher. Lorſque malheureuſement un vaiſſeau s'eſt porté au milieu de ces parages ou des lames qui ſe roulent en écumant les unes ſur les autres, on dit qu'il eſt dans les briſans.

Brise, ſ. f. *Breeze.* Vents journaliers qui ſouflent aſſez réguliérement près de quelques terres de la zone torride. Comme leur direction varie dans l'eſpace d'un même jour, on les diſtingue par des noms différens ; lorſqu'ils ſouffient de la mer ſur les terres, on les nomme briſes du large *ſea breeze* ; ſi au contraire ils ſoufflent du côté de la mer ils ſont nommés briſes de terre, *land breeze.* --- Ces briſes ſont auſſi déſignées ſuivant le temps de la journée où elles regnent, ſous les noms de briſe du matin ou du ſoir, briſe de jour ou de nuit. Lorſque ces briſes ſont violentes, on les titre

de

de briſes catabinées, *hard gales.* — La durée *ſlatch* d'une briſe eſt variable ſuivant les temps & les ſaiſons.

Brisé, adj. Un mantelet briſé eſt celui qui eſt fait de deux parties; tels ſont ceux qu'on voit à l'arriere du vaiſſeau repréſenté (fig. 42. c.) & qui ſont deſtinés à fermer les ouvertures des ſabords de retraite.

Briser, v. n. *to break.* La mer briſe lorſque ſes lames en ſe propageant dans l'eſpace viennent à heurter la terre, ou des rochers, ou des haut-fonds qui les arrêtent dans leur cours & les obligent de ſe replier ſur elles-mêmes. Alors la mer ſe couvre d'écume, & s'élance à des hauteurs d'autant plus grandes qu'elle s'avance avec plus de viteſſe, & qu'elle rencontre plus directement les obſtacles qui s'oppoſent à ſes mouvemens. — Un vaiſſeau ſe briſe, lorſqu'animé d'une certaine viteſſe, il heurte contre des rochers. S'il échoue dans un naufrage, il eſt quelquefois bientôt briſé par la mer, lorſqu'elle eſt agitée, & qu'il eſt expoſé au choc direct de ſes lames élevées.

Broche & Brochete. ſ. f. Baguette de bois dont la longueur ſert de meſure, pour donner à des pieces de bois des dimenſions déterminées. — Un mât de vaiſſeau n'a pas dans toute ſa longueur, des diametres égaux; & entre le plus petit & le plus grand, il y a des diametres intermédiaires, dont la grandeur, cherchée ſéparément, eſt déſignée par la longueur d'une broche ou d'une baguette de bois. — De même un bordage deſtiné à recouvrir une portion de la ſurface extérieure d'un vaiſſeau, n'a pas dans toute ſon étendue, des largeurs égales; & des brochettes ſervent, lorſqu'on veut le préparer, à indiquer, & ces largeurs dans différents points, & leur ſuite réguliere ſur ſa longueur totale. Voyez Brocheter.

Brocheter. v. a. Lorſque des charpentiers s'occupent à border un vaiſſeau ou a recouvrir ſa muraille de pluſieurs ſuites de planches ou de bordages placés, immédiatement l'un auprès de l'autre (fig. 42, C.); ils travaillent & préparent chaque piece de bordage ſéparément, & d'après la place que chacune doit remplir. C'eſt pourquoi une telle place étant déterminée ſur la ſurface nue & extérieure d'un bâtiment, ils meſurent ſes diverſes largeurs par le moyen d'un cordeau *qi* (fig. 48, C.), qui eſt tendu d'une extrêmité à l'autre de cet eſpace déterminé, & armé de pluſieurs brochettes ou baguettes de bois qui le croiſent perpendiculairement. Chacune de ces brochettes, reçoit alors une longueur égale à la largeur correſpondante que doit avoir le bordage qui eſt deſtiné à couvrir cet eſpace; & faire une telle opération, c'eſt brocheter. On voit aiſément qu'un tel cordeau ainſi préparé, étant porté ſur une face de la

piece de bois qui doit fournir le bordage convenable, ſert à déterminer par ſes brochetes ou par le lieu qu'elles occupent, & les diverſes largeurs de cette face, & les divers points de ſes contours, & la forme entiere de la piece qui doit faire partie de l'enveloppe totale du vaiſſeau en conſtruction. — Une opération ſemblable ſert auſſi à fixer, ſur l'étendue d'un mât ébauché, & le lieu & la grandeur, de ſes diametres qui d'ailleurs ſont déterminés par le calcul ou par une opération graphique.

Brocheteur. ſ. m. Ouvrier qui brochete un bordage. Voyez Brochete & Brocheter.

Brulot. ſ. m. *Fire ship.* Tout bâtiment reçoit ce nom, lorſque rempli d'artifices & de matieres combuſtibles, il eſt deſtiné à communiquer à des vaiſſeaux ennemis, l'incendie qu'on allume dans ce bâtiment, auſſitôt qu'il eſt dans la poſition la plus funeſte aux objets qu'il doit détruire en ſe conſumant lui-même.

Brut. adj. Des bois qui n'ont pas encore été façonnés, ſont des bois bruts, *rough timber.* Les mâts d'approviſionnemens qui ne ſont que des arbres écorcés, ſont auſſi des mâts bruts, *rough maſt.*

Buche. ſ. f. *Buſs.* Bâtiment de pêche, (fig. 34, V.) Son port eſt de 50 à 70 tonneaux ; ſon avant eſt très-renflé pour mieux réſiſter aux coups de mer ou plutôt pour mieux s'élever au-deſſus des lames. Ses voiles ſont quarrées, & portées par trois mâts. Ces ſortes de bâtimens ſont employés par les Anglois & les Hollandois, à la pêche du hareng.

Bucher. v. a. Tailler groſſiérement une piece de bois, ou en ſéparer, avec la hache, de grands copeaux, pour la dégroſſir ; quelquefois bucher une piece c'eſt la mettre totalement en morceaux.

Bugaret. ſ. m. Petit bâtiment repréſenté fig. (29, V.) & employé ſur les côtes pour le tranſport de paſſagers ou de marchandiſes.

Bulletin. ſ. m. Certificat d'un matelot, où ſont détaillés ſon grade, ſes années de ſervice, & qui annonce qu'il eſt enrôlé dans les claſſes des gens de mer.

Buquette. ſ. f. Echelle, des largeurs d'une piece de bois, ou des diametres d'un mât, dans les divers points de leur longueur.

Burin. ſ. m. Morceau de bois court & arrondi, quelquefois cilindrique & quelquefois ſous la forme d'un cône tronqué, *wooden roll.* Celui qui eſt en cône ſert à élargir, ou à fixer, la grandeur des œillets des eſtropes, qui embraſſent des poulies (fig. 25, 26, 38, &c. M.) ainſi que celle des boucles qui terminent certains cordages. Dautres burins, de forme cilindrique, ſervent à réunir enſemble deux cordages qui portent chacun un œillet ou une boucle à leur

extrêmité. C'eſt ainſi que les poulies des fig. (38 & 25) pourroient être liées enſemble, en introduiſant la boucle de l'eſtrope de la premiere dans la boucle qui termine la ſeconde, & en retenant la premiere au-deſſus de l'ouverture de la derniere, par un burin qui la traverſeroit. C'eſt ainſi que des caliornes & des haubans de fortune ſont liés à des pendeurs ou à des cordages attachés à des points fixes. --- Les coins qui dans la compoſition du berceau d'un vaiſſeau ſont introduits entre les billots; & qu'on chaſſe avec force pour ſoulever le vaiſſeau au-deſſus de ſon chantier, portent ſouvent le nom de coins de burin. --- Enfin, dans l'atelier de la mâture, on donne ce nom à une eſpece de bélier, employé à chaſſer des coins qui ſervent à preſſer, deux pieces de mâts, de ſe réunir par le contact le plus immédiat, pour ne faire enſemble qu'un même tout.

BURINER. v. a. Frapper à coup de maſſe ſur les têtes des coins qui doivent ſervir à maintenir ſolidement des acores ou des épontilles. --- On dit auſſi bliner au lieu de buriner parce que dans cette opération on fait uſage d'un bélier nommé *Blin*. Voyez Blin.

C.

CABAN. ſ. m. Redingote faite de groſſe étoffe de laine. Elle eſt fermée de toutes parts & porte un capuchon. Les matelots s'en ſervent pour ſe mettre le corps & la tête à l'abri des vents & de toute intempérie de l'air.

CABANNE. ſ. f. *Cabin*. Chambre formée, à bord d'un vaiſſeau, par des cloiſons de planches ou par des chaſſis garnis de toile, on les établit dans les entreponts, ou ſur les gaillards, ou ſur la dunette, pour le logement particulier des maîtres ou des officiers mariniers, ou d'autres perſonnes qui ont droit à cette diſtinction. Quelquefois une cabanne, ſurtout dans les bâtimens marchands ne renferme que l'eſpace néceſſaire à l'établiſſement d'un lit de bord.

CABANNER. v. a. Renverſer. On cabanne un bateau, un canot, une chaloupe, &c. ſur le rivage, en les retournant ſur eux-mêmes & en leur faiſant préſenter en haut, leur quille & leur carene. --- Un bâtiment cabanne à la mer, lorſque l'impulſion violente du vent, ſur ſes voiles déployées, le force de ſe renverſer totalement. Dans cet état, la mer le couvre, le remplit & produit bientôt ſa ſub-

merſion entiere. --- Cabanner une ancre, c'eſt après l'avoir tirée du fond de l'eau, & après l'avoir placée pendante derriere la chaloupe qui a ſervi à la lever, la renverſer dans cette même chaloupe pour qu'elle y ſoit étendue dans ſa longueur, & tranſportée plus facilement. Cette opération ne peut avoir pour objet, que des ancres légeres telles que les ancres à jet d'un vaiſſeau. --- On dit auſſi d'une ancre qui repoſe au fond de l'eau qu'elle a cabanné *gimbleting*; lo qu'après avoir mordu le ſol par une de ſes pattes, des cauſes accidentelles l'éloignent de cet état (fig. 83, G.) pour la renverſer ſur ſa croiſée, & lui faire prendre la poſition *iEnRB* (fig. 81.), qui ne lui permet plus de ſervir à retenir un bâtiment dans un lieu déterminé.

CABESTAN. ſ. m. *Capſtern.* C'eſt un cône tronqué, plos ou moins gros (fig. 28 & 29, C.) dont les baſes paralleles ont des diametres peu différens dans leur grandeur, & qui eſt conſtruit pour rouler ſur ſon axe diamétral & vertical. Des léviers ou des barres en bois, dont l'extrémité eſt introduite dans les trous que préſente ſa tête, ſervent à le faire tourner ſur lui-même, & à roidir les cordages dont on enveloppe le contour de ſa fuſée. --- Cette machine a de grandes dimenſions dans les vaiſſeaux de ligne, & ſa puiſſance eſt très-conſidérable; on en augmente même l'effet en le rendant double, *double capſtern*, ou en établiſſant deux fuſées ſur une même mêche (fig. 29.) parce qu'alors on peut employer plus de bras à le mouvoir, lorſqu'au milieu d'une groſſe mer ce ſupplément de forces devient néceſſaire pour tirer les ancres du fond de l'eau. --- La fig. (28.) préſente un cabeſtan ſimple, nommé petit cabeſtan, *geer capſtern*, qui roule ſur une longue mêche *a c*. On voit ſa place en *AB* (fig. 22.) Sa fuſée s'éleve au-deſſus du gaillard d'avant, & ſon pied où le bout de ſa mêche repoſe ſur le pont immédiatement inférieur. Sa tête, comme celle du grand cabeſtan, *main capſtern*,) qui eſt établi dans les entreponts d'un vaiſſeau entre le grand mât & celui d'artimon,) eſt ceinte de bandes de fer & percé de trous pour l'introduction des barres qui ſervent à le faire tourner, ſur un pivot, *ſpindle of a capſtern.* --- On ſe ſert auſſi à terre & dans les ports, de petits cabeſtans qui ſont établis dans un aſſemblage de charpente, & qui étant rendus ſuſceptibles d'être tranſportés par-tout où ils peuvent être utiles, ont reçu le nom de cabeſtans volans, *crabbs.* --- Garnir au cabeſtan, c'eſt envelopper ſa cloche de pluſieurs tours du cordage qui doit être roidi à l'aide de cette machine; & le dégarnir c'eſt faire l'opération contraire. --- Mettre du monde au cabeſtan *to man the capſtern*, c'eſt diſpoſer des hommes, en nombre plus ou moins grand ſur ſes barres, afin de produire l'effet qu'on attend de cette

machine. — Quelquefois les mouſſes ſont envoyés au cabeſtan, non pour y déployer leurs forces naiſſantes, mais pour y recevoir, avec réſignation, lorſqu'ils ſont coupables, certaine punition aſſortie à leur jeuneſſe.

Cabillot. ſ. m. Petite piece de bois, courte, peu épaiſſie & tournée; on en voit la forme (fig. 12, M.) & l'uſage (fig. 54.). — Lorſque l'extrêmité de l'écoute d'une voile de perroquet, (fig. 85.) a été introduite dans l'œillet que préſente le coin inférieur de cette voile, un cabillot, paſſé dans la boucle qui termine l'écoute, ſert à la retenir dans la place déſignée. Les cabillots ſervent auſſi, à d'autres uſages ſemblables qu'il eſt aiſé d'imaginer.

Cable. ſ. m. *Cable.* Cordage dont la groſſeur ou la circonférence, varie de 13 à 25 pouces. Sa longueur eſt toujours de 120 braſſes, & il eſt formé de trois autres cordages, nommés auſſieres, qui ſont commis ou tortillés enſemble. Son uſage eſt de lier un vaiſſeau à une ancre, mouillée ou fixée au fond de la mer. (fig. 7, V.) On voit dans la fig. (70, M.) comment ſon extrêmité eſt attachée à l'arganeau *c* de l'ancre; la fig. 38, C, préſente les ouvertures *d & i* par leſquelles il ſort de la proue du bâtiment; & la fig. 22, C, rend très-diſtinct, le pilier *ft* autour duquel il eſt paſſé pour tranſmettre au bâtiment toute la réſiſtance dont l'ancre & le fond de la mer ſont ſuſceptibles. — Dans un vaiſſeau, il y a pluſieurs cables, qui ont chacun un nom particulier, ſuivant leur uſage. Le cable d'affourche, *small bower cable*, eſt celui qui eſt lié à l'ancre de même nom. Sa longueur eſt de 120 braſſes, & elle n'eſt pas augmentée afin de rendre toujours facile l'opération de défaire les tours qu'il fait quelquefois avec de plus longs cables employés dans le même-temps. — Il y a le cable de grande touée *sheat cable*, qui eſt attaché à une groſſe ancre, & qui eſt compoſé des longueurs de trois cables réunis bout-à-bout, on le nomme auſſi le maître cable. — Le cable de l'ancre de veille, *beſt bower cable*, eſt formé de deux cables. On a ſenti la néceſſité de donner cette grande longueur aux cables de ſervice: car quoi qu'il ſoit rare de mouiller dans une mer, dont la profondeur excede 40 braſſes, un ſeul cable de 120 braſſes ne pourroit au milieu d'une groſſe mer, conſerver un vaiſſeau dans un lieu conſtant. Des lames conſidérables, élevant le vaiſſeau à chaque inſtant & l'éloignant du fond de l'eau, forceroient ce cable trop court, à ſoulever le jas de l'ancre mouillée, & par conſéquent à la renverſer ou à dégager ſa patte du lieu où elle étoit enfoncée. D'ailleurs plus un cable eſt long, moins il eſt facile à rompre, parce qu'alors il eſt ſuſceptible d'une plus grande extenſion. — Dans l'opération qui a pour objet de coucher un vaiſſeau ſur le côté

pour le carener, on emploie un cable pour redreſſer à volonté le bâtiment abbatu, & alors il eſt nommé cable de redreſſe, comme celui qui ſert à limiter cette inclinaiſon, porte le nom de cable de retenue. — Un cable d'ajuſt, eſt celui qui eſt lié ou épiſſé avec un autre cable. — Un cable de remorque *tow rope*, eſt celui avec lequel un vaiſſeau en entraîne un autre après lui, lorſque les circonſtances ſont une loi de lui rendre un ſemblable ſervice. — On indique la groſſeur d'un cable en diſant qu'il eſt de tant de pouces. — On déſigne auſſi la diſtance de deux vaiſſeaux ou de deux objets, en diſant qu'ils ſont l'un à tant de cables de l'autre *N eable's lengths*; parce que la longueur d'un cable étant conſtante, ſert alors de meſure de convention pour eſtimer à la mer les intervalles ou les diſtances. — Il y a des expreſſions particulieres pour déſigner les divers états d'un cable en ſervice. Un cable eſt ſur le bout, lorſqu'il ne tient plus à la bitte que par ſon extrêmité, & lorſque par conſéquent on ne peut le filer davantage ſans que le vaiſſeau ceſſe d'être lié à ſon ancre mouillée. — Un cable appelle droit à ſon ancre, lorſqu'il eſt dirigé ſur la ligne ou dans le plan qui paſſe par la bitte, l'écubier & cette ancre; *clear hauſe*. Au contraire, il n'appelle pas droit, lorſque des cauſes quelconques, font faire à la direction du cable hors du vaiſſeau, un angle avec la ligne menée de la bitte à l'écubier; *it is growing on the ſtarboard or larboard bow*. — On dit que le cable eſt roide, ou qu'il travaille, *eable that grows, or that bears a very great ſtrain*, lorſqu'un effort conſidérable & ſoutenu lui donne une tenſion extraordinaire. — Quelquefois deux cables en ſervice ſe roulent l'un ſur l'autre par la ſuite des mouvemens d'un vaiſſeau, & alors on dit qu'il y a un tour dans les cables, *foul hawſe*. On ne les laiſſe pas long-temps dans cet état, parce que ſi la mer devenoit groſſe, ils frotteroient l'un ſur l'autre de maniere à s'uſer & à ſe détruire très-promptement; c'eſt pourquoi on les déroule, ou on dépaſſe les tours, l'un ſur l'autre, *to clear the hawſe*, par les moyens les plus expéditifs.

CABLEAU. ſ. m. *Painter or ſmall cable*. Cordages, employés dans les chaloupes & les canots aux mêmes uſages que les cables dans les grands bâtimens; c'eſt-à-dire, qu'ils ſont attachés à des grapins dont les pattes s'engagent comme celles des ancres dans le fond de la mer.

CABLER. v. a. Tortiller des cordages ou les commettre pour en compoſer un cable. Voyez commettre en grêlin.

CABOTAGE. ſ. m. *Coaſting trade*. Voyages de mer, qui éloignent peu des côtes, & qu'on fait ſouvent ſans perdre la vue de terre. Cette navigation eſt ainſi nommée parce qu'elle a pour but d'aller de

cap en cap, ou de port en port, ſur une même côte ou ſur des côtes très-voiſines. — On diſtingue un petit & un grand cabotage, ſuivant l'étendue des traverſées & la diſtance des limites de ce genre de navigation. En France, le grand cabotage comprend les voyages, en Angleterre, en Hollande, en Dannemarck, en Eſpagne, en Portugal. Lorſque les voyages ont des termes moins éloignés, ils ſont compris dans la claſſe du petit cabotage.

CABOTER. v. n. C'eſt faire le cabotage; voyez ce mot.

CABOTEUR. ſ. m. Nom diſtintif des hommes de mer qui ne ſont employés qu'au cabotage. Voyez ce mot.

CABOTIER. ſ. m. Nom qui ſert à déſigner les bâtimens qui ſont employés au cabotage.

CABRE. ſ. f. Machine dont le nom, généralement adopté dans la langue commune, eſt celui de chevre. Elle eſt formée de deux matreaux plus ou moins longs, qui réunis par leur tête, s'écartent l'un de l'autre par leur pied dans un même plan vertical; & elle devient un ſupport à des poulies, attachées à ſon ſommet, pour ſervir à élever des fardeaux quelconques à une hauteur demandée.

CABRION. ſ. m. Dans les chantiers de conſtruction, c'eſt une piece de bois qui a peu d'équarriſſage & beaucoup de longueur. — Dans une batterie, à bord d'un vaiſſeau, c'eſt un morceau de bois de forme triangulaire qui n'a que la longueur de l'aiſſieu d'un affût, & qu'on place derriere les roues de cet affût, dans une ſituation fixe, afin qu'il s'oppoſe au mouvement du canon, lorſque les roulis ſont conſidérables.

CADENE. ſ. f. Synonime de chaine, qui eſt un mot employé plus communément. V. chaine.

CADRANERIE. ſ. f. Atelier où ſont préparés les compas de mer, c'eſt-à-dire les bouſſoles employées dans les vaiſſeaux.

CADRANÉ. adj. État d'un arbre dont toutes les ſections ou coupes tranſverſales, préſentent des fentes ou des gerſures dirigées du centre à la circonférence.

CADRE. ſ. m. *Frame.* Châſſis rectangulaire de trois pieds de largeur ſur ſix de longueur. Il eſt formé par quatre tringles de bois qui ſont ſes côtés, & l'intervalle eſt garni d'un filet bien tendu qui eſt fait avec du bitord. Cet aſſemblage repoſe, ſur le pont à bord d'un vaiſſeau, par des billots placés aux quatre coins & qui lui ſervent de pieds. C'eſt ſur de tels cadres *ſea bed frame* qu'on étend des matelats pour ſervir de lits aux matelots malades ou bleſſés; & de là vient qu'on dit d'un vaiſſeau qu'il a N d'hommes ſur les cadres, *on the bed frame*, lorſqu'on veut exprimer le nombre des gens de l'équipage qui dans ce vaiſſeau ſont malades, ou incapables

de ſervice. — De pareils cadres ſervent auſſi, en mer, pour coucher des paſſagers, ou d'autres perſonnes qui ne ſont pas partie de l'équipage. — On dit auſſi le cadre d'un panneau, ou d'une écoutille, ou du chapeau de la cuiſine, comme on dit communément le cadre d'un tableau, ou ſa bordure.

Cage à driſſe. ſ. f. Cage cylindrique, d'une hauteur moyenne, & qui n'a pas de fond ſupérieur. Elle eſt ainſi ouverte par le haut, pour recevoir les cordages qui y ſont dépoſés, tels que des driſſes &c., & qui y ſont arrangés avec ordre. Cette cage eſt à jour afin qu'elle ſoit plus légere, & on peut la placer à volonté, ſur le pont ou ſur les gaillards d'un vaiſſeau.

Cagnard. ſ. m. Toile goudronnée, ou prélat qu'on étend dans les mauvais temps, ſur les bas-haubans d'un vaiſſeau, & du côté du vent, afin qu'elle préſente un abri aux matelots qui ſont de ſervice.

Cague. ſ. f. Barque hollandoiſe, à fond plat, (fig. 30 V.) Elle n'a qu'un mât qui eſt incliné vers l'avant, & qui porte une voile à livarde.

Caic. ſ. m. Nom qu'on donne, au canot d'une galere, *long boat of a galley*, & à certaine barque en uſage ſur la mer noire.

Caïes. ſ. f. *Keys*. Dans les îles occidentales, on donne ce nom à des bancs dont le ſommet eſt plat, fort étendu, peu éloigné du niveau de la mer & qui ſont formés ou de ſable mou, ou de vaſe, ou de coraux ou de madrepores.

Caillebotis. ſ. m. *Grattings*. Treillis en bois, dont on recouvre certaines parties intérieures d'un bâtiment; il y en a, au milieu du pont ſupérieur dans les vaiſſeaux de guerre, ſur les paſſe-avants, ſur les gaillards, & ſur quelques écoutilles. La plate forme de l'éperon (fig. 3. P) eſt en partie formée par des caillebotis. Ces treillis ſont adoptés dans les bâtimens, ſoit à cauſe de leur légereté, ſoit parce qu'ils laiſſent un paſſage à l'air & à la lumiere. Les lattes qui les compoſent ſont nommées lattes de caillebotis & elles ne ſont combinées que d'une maniere, pour former ces treillis, c'eſt-à-dire qu'elles ſe croiſent perpendiculairement afin que dans leur étendue il y ait autant d'eſpace plein qu'il y en a de vuide.

Cajoler v. a. Un vaiſſeau eſt dit cajoler le vent, *to tide it up*, lorſqu'il profite du courant d'une riviere ou de celui de la marée pour avancer, dans l'eſpace malgré un vent contraire, qui lui ſert cependant pour produire toutes les évolutions exigées par les circonſtances. C'eſt alors le courant qui l'entraine; & c'eſt avec le vent, qu'il ſe maintient en travers pour mieux dériver, *to drive with the tide*; qu'il tourne ſur lui-même; & qu'il combat l'effort du courant lorſqu'il peut devenir dangereux.

CAISSE. ſ. f. Il y a dans des vaiſſeaux des caiſſes, d'armes, à étoupilles, à chemiſe ſoufrée, a cartouche, &c. & ce ſont autant de coffres qui reçoivent leurs noms des objets qu'ils contiennent. — Dans les poulies, qui ſont en uſage à bord des vaiſſeaux ou dans les ports de mer, on diſtingue la caiſſe *mna* (fig. 60. M) dans l'épaiſſeur de laquelle eſt renfermé le rouet *b*, & qui ſert d'appui à l'aiſſieu. Cette caiſſe, d'un ſeul morceau de bois, eſt d'une forme aſſez ſemblable à celle d'un ellipſoïde applati ; *shell of a block.* — Dans un mât ſupérieur, tel qu'un mât de hune, de perroquet, &c. on nomme caiſſe du pied de mât, la partie quadrangulaire qui le termine, & qui eſt reçue dans l'intervalle des barres du mât inférieur ſur leſquelles il repoſe. On voit une telle caiſſe en *z* & en *n* (figures 16 & 17, A.). C'eſt dans cette caiſſe qu'on perce, & le trou où ſe loge la clef deſtinée à ſoutenir le mât lorſqu'il eſt à ſa place, & les mortaiſes propres à contenir un rouet ſur lequel paſſe le cordage employé à élever ce mât, à la tête du bas-mât qu'il prolonge. — Cette même caiſſe porte auſſi ſur ſa face inférieure une rainure deſtinée à maintenir le braguet. V. ce mot. D'ailleurs elle eſt formée par pluſieurs fourures ou pluſieurs placages dont on enveloppe le contour du pied du mât. — Il y a dans les ports de groſſes caiſſes flottantes, *mooring buoy*, ou caiſſes d'amarrage. Elles ſont en bois & fixées ou mouillées dans certains points de la mer, pour préſenter aux vaiſſeaux de groſſes boucles auxquelles ils peuvent être liés ou amarrés avec ſûreté. — Dans certains ports on a auſſi imaginé d'autres caiſſes flottantes ou caiſſes d'appui. On les place verticalement ſous la poupe, des vaiſſeaux leges ou vuides : & elles ſervent de baſes ſur leſquelles on établit des appuis verticaux pour étayer cette extrêmité, qui dans les bâtimens, même modernes, ne déplace jamais aſſez d'eau pour y trouver un ſoutien néceſſaire.

CAISSON. ſ. m. Eſpece de coffre, tel que *u* (fig. 7. P) qui eſt adoſſé à la muraille d'un vaiſſeau dans l'intérieur de la grand-chambre & de celle du conſeil. Les caiſſons reçoivent les dimenſions d'un ſiege ordinaire, parce qu'en même temps qu'ils en font les fonctions, ils ſervent à renfermer pluſieurs objets d'approviſionnement, *locker of the great cabin.* — On conſtruit auſſi des coffres ſemblables dans la ſoute aux poudres pour contenir des gargouſſes, des grenades, des artifices, &c., & on les nomme par cette raiſon, caiſſons à poudre, à gargouſſe, &c. *caſtridge cheſts.*

CALAISON. ſ. f. Tirant d'eau d'un vaiſſeau, ou profondeur à laquelle ſa quille s'enfonce au-deſſous du niveau de l'eau, lorſqu'il eſt plus ou moins chargé.

CALANGUE. Terme peu uſité, & les perſonnes qui l'emploient,

lui font ſignifier, une petite baye entourée de terres élevées, ou un petit abri que des bâtimens peuvent trouver auprès d'une côte.

Calcet. ſ. m. Nom diſtinctif des mâts qui portent une antenne. Il vient de ce que leur tête eſt quarrée, & a une forme différente de celle des mâts qui ſont gréés de vergues ordinaires & de voiles quadragulaires. La fig. (13 M) préſente un mât à calcet chargé d'une antennne, & la fig. (8. V) fait connoître leur place & leur uſage.

Cale. ſ. f. Ce mot déſigne pluſieurs choſes très-différentes. C'eſt le nom d'une baſe, étendue, inclinée, & factice, nommée cale de conſtruction, *launch into the ſea*, ſur laquelle repoſe un vaiſſeau pendant ſa conſtruction. — C'eſt celui de l'eſpace qui, dans l'intérieur d'un vaiſſeau, eſt compris entre le faux-pont & la carlingue, depuis la ſoute aux poudres, juſqu'à la foſſe aux cables. C'eſt *tude* (fig. 15. P.). Dans ce même eſpace, nommé grande-cale, *hold of a ship*, on diſtingue la cale au vin, M, *after hold*; & la cale à l'eau H, *fore hold*; à cauſe de leur deſtination conſtante & particuliere. Le fond de cet eſpace eſt par conſéquent nommé fond de cale ou fond de la cale, *lower part of the hold*. — Une cale eſt auſſi une partie du rivage de la mer, lorſqu'ayant la forme d'une rampe douce, & revêtue de pierres, ou compoſée de ſable dur ou de rochers unis, elle préſente en ſe prolongeant ſous l'eau, un lieu commode pour l'embarquement ou le débarquement des hommes, ainſi que de toutes ſortes d'objets. — De petits coins en bois qu'on place ſous le pied, des étançons ou des étaies, ou de tout autre objet qu'on veut fixer ſolidement, portent auſſi le nom de cales, *quoin or chock*. — C'eſt encore le nom d'un châtiment infligé à des matelots coupables à bord d'un vaiſſeau; & ce châtiment conſiſte à laiſſer tomber, pluſieurs fois ſucceſſives, de l'extrêmité de la grand-vergue, ou dans la mer, ou juſqu'à une certaine hauteur, le coupable qui au bout de ſa chûte eſt retenu à l'aide d'une corde par laquelle il eſt ſuſpendu. Cette punition eſt nommée cale ſeche, lorſque le patient, dans cette chûte, étant abandonné à ſon propre poids, n'eſt arrêté ſubitement par la corde de retenue, qu'au moment où il arrive près du niveau de l'eau. Elle reçoit le nom de grande cale, *keel haling or raking*, lorſque le patient qu'on laiſſe tomber à la mer du côté droit par exemple, eſt ramené enſuite à la gauche du bâtiment, en paſſant pardeſſous la quille. Infliger cette punition, c'eſt donner la cale, *to keel haul a man; to duck*. — Lorſqu'une cale de conſtruction eſt placée ſous un toit élevé, on la nomme cale couverte, & les cales qui dans un port ſervent de baſe aux bâtimens auxquels on fait des réparations quelconques, portent le nom de cales de carene, ou de radoub.

CALEBAS. ſ. m. *Down hall.* Cordage employé à faire deſcendre un objet d'une hauteur quelconque. — Les voiles d'étai ont des calebas pour les ſolliciter à gliſſer plus rapidement le long des étais ou des drailles qui les ſoutiennent par un de leurs côtés (fig. 1. A).

CALER. v. a. Abaiſſer, placer plus bas. On cale un mât de hune *ax* [fig. 16. M] en le faiſant deſcendre le long du bas mât *be* qui le ſupporte. — Ce mot eſt auſſi ſynonime avec étayer, appuyer, lorſqu'on emploie des petits coins en bois, pour maintenir ſolidement des objets dans des places & des ſituations déterminées. Dans un vaiſſeau on cale les épontilles, les coffres, les barriques, &c.

CALER. v. n. S'enfoncer dans l'eau. *To ſink lower in the water.* Un vaiſſeau qu'on charge de nouveaux poids, déplace alors une plus grande maſſe d'eau, & comme ſa quille deſcend alors plus profondément au-deſſous de la ſurface de la mer, il eſt dit caler davantage. — Un vaiſſeau eſt aſſez calé, lorſque la partie de ſon volume qui plonge dans l'eau, eſt par ſa grandeur & ſa forme celle à laquelle eſt proportionnée la charge qu'il eſt deſtiné à porter, pour naviguer avec autant davantage que de ſûreté. S'il y a de l'excès dans la grandeur de ſa partie ſubmergée ; alors il eſt trop calé ; & dans le cas contraire il eſt trop peu calé. — Si par l'avant ce vaiſſeau s'enfonce ſous l'eau, ou ſi c'eſt par l'arriere, alors il eſt trop calé de l'avant ou de l'arriere ; il eſt ſur le nez, ou ſur cul. — Cette grandeur & cette forme que doit avoir la carene d'un vaiſſeau, n'ont pas encore été déterminées d'après des principes dont une expérience journaliere confirme la ſolidité ; car au contraire l'expérience oblige tous les jours d'en modifier les réſultats, lorſque ſeule elle n'a pas dicté ces baſes dans l'invention des plans des bâtimens de mer.

CALFATAGE. ſ. m. *Calking.* Action de calfater un vaiſſeau. Ce mot indique auſſi très-ſouvent l'ouvrage même du calfat, ſur-tout lorſqu'on dit du calfatage qu'il eſt bon ou mauvais, car alors on exprime que cette eſpece d'ouvrage eſt bien ou mal exécutée. Voy. Calfater.

CALFATER. v. a. *To calk.* Remplir, les joints des planches qui recouvrent la carcaſſe d'un vaiſſeau, ou ſes ponts ou ſes gaillards, &c., avec des cordons d'étoupe qu'on y chaſſe avec force, & qu'on place ſucceſſivement les uns ſur les autres pour occuper parfaitement le vuide qu'ils préſentent, & fermer tout accès à l'eau extérieure. Lorſque les bordages ſont épais ou lorſque les coutures ſont profondes, on commence par y loger ſucceſſivement cinq à ſix cordons d'étoupe, ſucceſſivement en les y enfonçant à coup de maillet & avec des inſtrumens convenables. Enſuite on repouſſe

plus fortement cet enſemble de cordons, en frappant à coup de maſſe ſur un inſtrument propre à les reſſerrer & à les rapprocher le plus étroitement poſſible du fond de chaque couture. C'eſt par cette opération que dans les coutures des bordages extérieurs des vaiſſeaux de 74, on introduit quelquefois juſqu'à 26 cordons.

CALFAT. ſ. m. *Calker.* Nom de certains ouvriers dont l'art eſt de calfater les vaiſſeaux, c'eſt-à-dire, de fermer tout accès à l'eau dans l'intérieur d'un bâtiment, ſoit par les joints des bordages qui recouvrent ſa ſurface extérieure, & qui forment ſes ponts, ſoit par les trous accidentels, qui ſont l'effet ou du choc des boulets dans un combat, ou de toute autre cauſe particuliere. Voy. Calfater.

CALFAIT. ſ. m. *Making iron.* Inſtrument de fer propre à calfater des vaiſſeaux, il y en a de pluſieurs ſortes. Le calfait tranchant n'eſt qu'un ciſeau ordinaire, & qui eſt employé pour aggrandir les coutures afin qu'on puiſſe y introduire les cordons d'étoupe dont elles doivent être remplies. — Il y a des calfaits à écart, qui ſont des ciſeaux plus longs que les premiers, & dont le tranchant eſt taillé en biſeau pour favoriſer ſon intromiſſion dans les coutures des écarts des bordages. Voy. Ecarts. — Les calfaits à cloux ſont des ciſeaux qui ſur le tranchant ont peu de largeur, & qui ſervent à calfater ou à entourer d'étoupe le pourtour de la tête des cloux & des chevilles. — Des calfaits doubles ſont tels que les premiers calfaits, excepté qu'au lieu de tranchant, ils ont un bord épais ſur le milieu duquel eſt pratiquée une rainure ſemi-circulaire. C'eſt par une telle rainure, que ces calfaits ou coins embraſſent un cordon d'étoupe déjà introduit dans une couture & ſervent à le repouſſer en maſſe au fond de chaque joint. Ils reçoivent un manche qui eſt perpendiculaire à leur longueur, & qui ſert à les contenir en place lorſqu'à l'aide d'un gros maillet de fer, on frappe ſur leur tête pour rendre le calfatage plus exact & plus durable. Ces derniers calfaits ſont ſouvent nommés coins doubles & quelquefois pataras. — Comme certaines parties d'un vaiſſeau ne pourroient être calfatées facilement avec des calfaits droits, on a imaginé des calfaits torts ou qui ſont recourbés pour être plus propres à des calfatages particuliers.

CALIBRE. ſ. m. Grandeur d'une ouverture circulaire, & groſſeur d'un corps cylindrique ou ſphérique. C'eſt ainſi qu'on dit dans le premier ſens le calibre d'un canon, d'une pompe, d'un mortier; & dans le ſecond, le calibre d'un boulet, d'un cordage, d'un fil. — Un inſtrument de fer, ſemblable par ſa forme au compas de proportion, & propre à meſurer la circonférence d'un cordage ou

d'un fil, eſt nommé calibre par les cordiers. Ses deux branches portent chacune, ſur les bords par leſquels elles ſe touchent, des échancrures égales, ſemi-circulaires, & correſpondantes; leurs diametres varient de 2, 3, 4, &c., lignes. Lorſqu'avec cet inſtrument, on ſe propoſe de meſurer un fil, on le place entre les branches du calibre dans une de ſes échancrures & celui des trous circulaires qu'il remplit parfaitement, lorſque l'inſtrument eſt fermé ou lorſque ſes branches ſont réunies déſigne la groſſeur d'un tel fil.

CALIORNE. ſ. f. Aſſemblage de groſſes poulies & de cordages. Une caliorne eſt utile & imaginée pour élever de grands fardeaux avec de foibles puiſſances. Il y a une caliorne ſuſpendue, de chaque côté, à la tête du grand mât & du mât de miſaine, pour ſervir ſur-tout à embarquer & à débarquer les chaloupes ou canots d'un bâtiment. On les nomme caliornes de mât, *winding tackle*. — Les caiſſes de certaines poulies à caliornes ſont percées de trois mortoiſes pour contenir autant de rouets; d'autres le ſont pour deux rouets. — On diſtingue des caliornes ſelon les uſages auxquels elles ſont deſtinées. C'eſt ainſi qu'il y a des caliornes, d'appareil, pour driſſes, pour braguet, &c., d'autres étant ſuſpendues au bout de certains cordages portent le nom de caliornes à pendeurs, mais leur effet eſt calculé généralement ſur les mêmes principes, leurs formes ne préſentent que de légeres différences, & s'il y a quelque variété c'eſt dans la maniere de les employer.

CALME. ſ. m. *Calm*. Repos ſenſiblement parfait dans l'air environnant. — Les marins diſent qu'ils ont calme plat *dead calm*, lorſque l'air eſt ſans agitation, & que leurs voiles déployées ſont ſans effet ou ſans utilité. — Un vaiſſeau eſt pris de calme, lorſqu'il arrive dans des régions de la mer où l'air eſt ſans mouvement, & il trouve des calmes, ou il eſt retardé par les calmes, lorſqu'il éprouve dans certains parages, des temps calmes, plus ou moins longs & répétés.

CALMER. v. n. ceſſer d'être agité. *To fall calm, or to becalm*. Le vent calme lorſque l'air ceſſe d'être en mouvement ſur une direction quelconque. La mer commence à calmer lorſque ſes vagues diminuent de hauteur, & elle eſt calme lorſque ſa ſurface tranquille & ſans agitation paroît parfaitement plane ou d'une courbure réguliere & uniforme.

CALMIE. ſ. f. Voyez Accalmie.

CAMBUSE. ſ. f. Lieu ſéparé, dans un bâtiment de mer, où ſont diſtribués journellement à l'équipage, les vivres qui ſont dus à chaque matelot. Ce même lieu renferme ordinairement une partie de certains vivres d'approviſionnemens.

CAMBUSIER. ſ. m. Titre de la perſonne, qui à bord d'un vaiſſeau eſt chargée de la diſtribution journaliere des vivres à tous les gens de l'équipage.

CAMPAGNE. ſ. f. *Voyage at ſea.* Voyage ſur mer. Une campagne d'un vaiſſeau eſt déſignée par ſa deſtination. Un vaiſſeau qui eſt en mer, ou pour faire la guerre aux vaiſſeaux ennemis, ou pour obſerver les mouvemens des armées navales de certaines nations, ou pour croiſer dans des parages déterminés, ou pour exécuter des évolutions avec d'autres bâtimens réunis en eſcadre ou en armée navale, fait une campagne de mer, ou d'obſervation, ou de croiſiere *cruizing voyage*, ou d'évolutions. Si un vaiſſeau armé reſte dans une rade & rentre dans le port pour y être déſarmé ſans aller à la mer, il eſt dit avoir fait une campagne de rade; & il fait une campagne de côtes, lorſqu'il navigue le long des côtes ſans s'en éloigner à de grandes diſtances. Le but d'un voyage ſert auſſi quelquefois à le diſtinguer. C'eſt ainſi qu'on dit une campagne d'Amérique, des Indes, d'Afrique, du Levant, du Nord, du Tour du monde. — Un officier de marine donne une idée de ſes ſervices par le nombre, l'eſpece & la durée des campagnes qu'il a faites. C'eſt pourquoi on compte les campagnes d'un marin par premiere, ſeconde & troiſieme, &c. — Une campagne commence au temps de l'armement d'un vaiſſeau, ou au moment de la revue des équipages qui précede le départ, comme elle finit au déſarmement de ce même vaiſſeau ou à l'époque de la revue qui ſuccede à ſon arrivée.

CAN. ſ. m. Champ. Les Charpentiers nomment can la face la moins large d'une piece de bois. Et mettre des planches ou des bordages ſur le can, c'eſt les placer ou les faire porter ſur leur épaiſſeur ou ſur leur face la plus étroite. — Une piece de bois qui repoſe dans cette ſituation ſur le terrein & ou ſur un chantier eſt miſe de can.

CANAL. ſ. m. *Channel.* Eſpace de peu de largeur, d'une longueur & d'une profondeur quelconques, dans lequel la mer eſt reſſerrée, ſoit entre deux continens, ſoit entre deux iſles, ſoit entre une iſle & un continent. Un canal eſt auſſi toujours ouvert à ſes deux extrêmités. Tel eſt la Manche, tel eſt le canal Moſambrique, &c. Un vaiſſeau qui entre dans un canal, eſt dit faire canal ou donner dans le canal. — Cependant en donnant plus d'extenſion à ce mot, les marins nomment auſſi canal, ou chenal, un eſpace ſemblable qui eſt placé dans une mer embarraſſée de haut-fonds, d'écueils, & qui préſente aux vaiſſeaux un paſſage libre, facile & sûr. — On nomme canal de gouvernail, une cannelure longitudinale qu'on a coutume, ſous de faux motifs, de pratiquer ou d'excaver ſur la face extérieure & la moins large du gouvernail. — Dans une poulie ou dans

la caiſſe d'une poulie *abm*, (fig. 60, M.) la mortoiſe *a* qui reçoit le rouet eſt nommé canal de poulie. — Il y a auſſi ſous le pied d'un mât de hune & ſur ſes faces latérales, des cannelures pour maintenir & le braguet & la guindereſſe lorſqu'elles ſont en action ; ce qui les fait diſtinguer ſous les noms de canal de braguet, canal de guindreſſe. — Enfin, ſur la ſurface extérieure de la carcaſſe d'un vaiſſeau, & auprès de ſa quille on excave dans chaque couple, une cannelure longitudinale qui ſert de conduit par où l'eau ſe rend des extrêmités d'un bâtiment au milieu où ſont placées des pompes, & cette cannelure eſt nommée canal des anguillers.

CANARD. adj. Un vaiſſeau eſt canard, lorſque habituellement & au milieu d'une mer agitée, il ne peut s'élever aiſément au-deſſus des lames qui l'aſſaillent ; lorſque ſa proue, à leur rencontre s'enfonce dans leur épaiſſeur & en eſt ſouvent enveloppée ou inondée. Des corvettes, des frégates, ainſi que tous les bâtimens dont les extrêmités ont des formes trop inégales, ou des poids trop inégalement diſtribués, ont le défaut d'être canard, défaut qui eſt ſouvent la ſource d'inconvéniens & de dangers.

CANDELETTE, ſ. f. *Fore tackle.* Aſſemblage de poulies & de cordages qu'on ſuſpend dans un vaiſſeau, à la tête de chaque bas mât. On s'en ſert pour élever des fardeaux. La différence avec les calhornes de mât conſiſte en ce que la partie ſupérieure des candelettes eſt longue ou compoſée de deux rouets placés dans une caiſſe longue, l'un à la ſuite de l'autre, & la poulie inférieure eſt armée d'un croc de fer. — Les candelettes du mât de miſaine ſervent ſur tout à traverſer les ancres, c'eſt-à-dire à les placer le long de bord ou le long des porte-haubans de miſaine. Les candelettes ſervent auſſi au beſoin pour ajouter à l'effet des haubans ou des étais d'un bas mât, c'eſt-à-dire, à le maintenir dans ſa ſituation naturelle.

CANON, ſ. m. *Canon or piece of ordnance.* Piece d'artillerie aſſez connue pour ne pas exiger une deſcription particuliere. — Il y a des phraſes particulieres pour déſigner dans un vaiſſeau le lieu ou la poſition d'un canon. — Les deux canons qui ſont les plus voiſines de l'étrave, portent le nom de canons de chaſſe, *bow chace*, tandis que ceux qui ſont à l'extrêmité oppoſée ſont nommés canons de retraite, *ſtern chace.* — Dans un vaiſſeau, lorſqu'un canon eſt en batterie, ou que ſa bouche eſt en dehors de l'embrâſure, on dit qu'il eſt au ſabord. S'il eſt retiré en dedans du vaiſſeau, de maniere que le ſabord puiſſe être fermé, comme on le voit (fig. 32, c.) & que ſa bouche ſoit appuyée contre la muraille du bâtiment au-deſſus du ſabord, alors on dit qu'il eſt à la ſerre ; *gun houſed athwart.* Enfin, ſi après avoir été retiré en dedans du vaiſſeau, il eſt

placé de maniere que ſa longueur au lieu d'être perpendiculaire à la muraille, lui devienne parallele, & s'il eſt rangé le long de bord entre deux ſabords voiſins, on dit qu'il eſt allongé contre le bord, *gun houſed fore and aft.* — Les canons à l'uſage des vaiſſeaux doivent avoir un bouton plus ſaillant & plus fort que les canons de terre, parce que c'eſt ſur-tout par ce joint qu'ils ſont portés lorſqu'on les embarque ou qu'on les débarque. Ils doivent auſſi avoir néceſſairement une platte bande auprès de la lumiere, du côté de la volée, afin que l'eau qui peut tomber ſur le canon, ne puiſſe couler juſqu'à la lumiere, & affoiblir l'amorce de la piece. — Les canons des vaiſſeaux ſont de différens calibres, & les plus forts en fer ſont de 36. — Lorſqu'un vaiſſeau n'eſt pas armé des canons que ſes ſabords annoncent qu'il doit porter, on les remplace par des morceaux de bois tournés & travaillés ſous la forme de canons ordinaires; on les peint de couleur convenable, & comme on leur fait prendre la place de vrais canons, on les nomme de faux canons.

Canonnage, ſ. m. *Gunnery.* Art de ſervir les canons. Il embraſſe tout ce qui eſt relatif à leur établiſſement dans un vaiſſeau, & à la maniere de les employer avec autant de ſuccès que de ſûreté. Cet art, dans la marine, eſt exercé ſur une plate forme toujours en mouvement; les canons ſont dirigés ordinairement ſur des objets mobiles, dans tous les ſens; ainſi, les canonniers de mer ont plus de difficultés à vaincre que les canonniers de terre, pour produire les mêmes effets avec les mêmes armes.

Canonner, v. a. *To canonade.* Battre à coups de canon. On canonne un vaiſſeau, un fort; des vaiſſeaux, des armées ſe canonnent, ou ſe battent à coups de canons.

Canonnier, ſ. m. *Gunner.* Dans les vaiſſeaux de guerre, les équipages ſont compoſés d'hommes chargés de différens emplois, & ceux qui ſont deſtinés à ſervir les canons, ou dont l'art eſt de ſavoir les employer, portent le nom de canonniers. — Dans cette claſſe particuliere de marins, il y a des apprentifs ou ſervans, des aides, des ſurnuméraires, & des maîtres, *marines and maſter gunner* & le premier maître eſt nommé ſeul maître canonnier d'un vaiſſeau. — De même le premier canonnier dans un département eſt diſtingué par le nom de canonnier amiral. — Les troupes reglées de la marine portent aujourd'hui le nom de canonnier-matelots, parce que l'intention de Sa Majeſté, dans la nouvelle compoſition de ſes troupes, a été de leur faire remplir le ſervice de matelots de canonniers.

Canonniere, adj. Titre diſtinctif de certains bâtimens qui portent le nom de chaloupe canonniere. V. chaloupe

Canot, ſ. m. Petit bateau léger qui n'eſt pas ponté, & qui peut

peut aiſément être mis en mouvement ou avec des rames ou avec des voiles, *boat or yawl.* Il y a ordinairement deux canots, l'un grand & l'autre petit, qui ſont deſtinés au ſervice des grands vaiſſeaux; *ſhipsboat, ſmall boat.* En mer, on les arrange ſur le pont, & leur légereté permet au beſoin de les mettre promptement à la mer. On les nomme canots de tel vaiſſeau, & celui dont le capitaine fait uſage, eſt diſtingué par le nom de canot du capitaine. — On voit (fig. 30 & 31 v.) des canots à la voile.

CANOTIER, ſ. m. Homme qui fait partie de l'équipage d'un canot. *Rowers of a boat*, & cet équipage qui a un chef, nommé patron de canot, a pour fonctions ou d'agir avec des avirons, ou de gréer des voiles, & des manœuvres pour mettre le bateau en mouvement, ou de travailler à tout ce qui peut devenir néceſſaire pour la conſervation & la propreté du canot.

CANTONNIERE, ſ. f. Cordage dont la longueur eſt de quelques braſſes ſur une groſſeur variable de 4 à 8 pouces. Ses extrêmités ſont armées l'une d'une coſſe, & l'autre d'un croc, & par ce moyen la cantonniere eſt propre à l'opération de traverſer une ancre, à laquelle elle eſt employée à bord d'un vaiſſeau. Le croc eſt accroché à la patte, de l'ancre qui eſt pendante ſous le boſſoir, & qui eſt la plus voiſine du corps du vaiſſeau. Enſuite ſa coſſe étant ſaiſie par le croc de la candelette de miſaine, celle-ci ſert à élever, la croiſée de l'ancre à la hauteur, & au lieu où elle doit être placée. Voyez Traverſer. L'uſage de cette cantonniere lui a fait donner auſſi quelquefois le nom de traverſiere.

CAP. ſ. m. Ce mot a pluſieurs ſignifications dans la marine: 1.° c'eſt le nom qu'on donne à des pointes de terre qui ſe prolongent vers la mer en conſervant une élévation plus ou moins grande au-deſſus de ſa ſurface, *Cape, or fore land or head-land*: 2.° les marins donnent auſſi le nom de cap *head of a ship* à la proue du vaiſſeau où ils ſont embarqués, & lorſqu'ils ſont en mer. Si un vaiſſeau a ſa proue dirigée, vers un ennemi, ou vers la terre, ou vers la mer, il eſt dit avoir le cap *to lay the head* ou ſur l'ennemi, ou ſur la terre, ou au large; *ſtanding off.* Si un vaiſſeau s'avance ſur telle direction, ou s'il ſuit la route qu'il doit faire, alors on dit qu'il a le cap, ou à tel air de vent, *head to N point*; ou en route, *ſtanding on the courſe.* — Ainſi lorſqu'on veut s'informer en mer de l'air de vent ſur lequel eſt placé un vaiſſeau qui s'avance dans l'eſpace, on demande où eſt le cap? *How winds the ſhip?* — Si on fait changer le bâtiment de direction, à l'égard des points principaux de l'horiſon, c'eſt mettre le cap à un nouvel air de vent, *to wind; to ſteer the courſe at.* — Si un vaiſſeau, en virant de bord ou en tournant ſur

lui-même pour prendre une nouvelle route, préſente dans cette évolution, ſa proue à un point de l'horiſon oppoſé à celui vers lequel elle étoit dirigée précédemment, c'eſt-à-dire, ſi ce vaiſſeau vire de bord vent arriere, alors on dit qu'il vire cap pour cap. — Deux vaiſſeaux comparés entr'eux lorſqu'ils ſont en mer, ſont dits être cap à cap, lorſque leurs routes ſont contraires dans leurs directions, & que leur proues s'avancent ſur une même ligne, l'une au-devant de l'autre. — 3.° Comme l'aiguille aimantée des bouſſoles dont on fait uſage à la mer, ſert à diriger la proue d'un vaiſſeau, la boëte porte intérieurement ſur ſes parois deux traits verticaux & diſtincts qu'on nomme caps de compas. Ces traits ſont diamétralement oppoſés, & la bouſſole eſt placée dans un vaiſſeau de maniere que la ligne horiſontale qui ſeroit menée de l'un à l'autre, eſt parallele à la quille. Par ce moyen ils ſervent de termes de comparaiſon pour juger en tout temps de l'air de vent auquel le bâtiment préſente le cap. — 4.° Des chefs d'ouvriers, certains conducteurs de forçats, portent auſſi le nom de caps *quartermen*. — 5.° Parmi les objets qui compoſent le gréement d'un vaiſſeau, il y a des caps de mouton, qui ſont des blocs de bois dont la forme eſt celle d'une ſphere applatie & dont le diametre eſt celui d'une groſſe poulie ; (fig. 3 & 87, M.) Chaque cap de mouton, *dead eye*, eſt percé perpendiculairement à ſes faces de trois trous placés triangulairement, & chacun porte ſur ſon épaiſſeur une cannelure propre à recevoir un cordage ou une bande de fer qui ſert à le fixer dans une poſition déterminée, pour en faciliter l'uſage. Lorſqu'une bande de fer ceint un cap de mouton, alors il eſt nommé ferré ; quelquefois cette bande eſt armée d'un croc & quelquefois en ſe prolongeant elle forme une queue telle qu'on la voit. (fig. A, M.). Ces caps de moutons ſont employés pour faciliter la tenſion des haubans qui ſont deſtinés à maintenir les bas-mâts d'un vaiſſeau. La fig. (87, M.) fait connoître comment un hauban *en*, qui embraſſe la tête d'un mât par l'œillet *au*, & qui par ſon extrêmité *e* entoure un cap de mouton, peut être roidi ou ridé par le rapprochement forcé de ce cap de mouton & d'un autre cap de cap de mouton *ce* qui eſt fixé au porte-hauban *b* d'un vaiſſeau (fig. 53, C.)

Capacité. ſ. f. Ce mot exprime quelquefois la contenance d'un vaiſſeau, ou la grandeur de l'eſpace intérieur dans lequel peuvent être rangés des objets de commerce ou d'approviſionnement *bulk* ; telle eſt la capacité de la cale, mais plus ſouvent il indique la ſolidité de ſa carene, ou le volume d'eau qu'elle déplace lorſqu'il a reçu ſa charge totale. L'ingénieur qui s'occupe du plan d'un vaiſſeau à conſtruire, en détermine les formes ſur des baſes dont fait partie

la capacité *burthen or tonnage*, qu'il doit avoir, ou la charge qu'il doit porter. --- C'eſt dans ce ſens qu'on dit d'un vaiſſeau qu'il a de grandes capacités, *full built ship*; & il manque de capacité, lorſqu'on reconnoît qu'il plongeroit à une trop grande profondeur, ſi on le chargeoit de tout ce que ſa deſtination exige, ou de tout ce qui eſt porté ordinairement par des bâtimens du même rang ou de dimenſions égales.

CAPE. ſ. f. Etat d'un vaiſſeau, qui dans une groſſe mer & par un vent contraire ou forcé, porte peu de voiles déployées & ne les préſente que très-obliquement à l'impulſion du vent régnant, afin de faire le moins de chemin poſſible. Lorſque les circonſtances obligent un vaiſſeau de mettre à la cape, *a hull*, il le fait, ſuivant ſes qualités de différentes manieres. On le fait courir ou ſous le grande-voile & le petit foc, *to lye a try under main ſail*, ou ſous la grande-voile d'étai & le petit-foc; ou ſous la miſaine & le petit foc; ou ſous l'artimon & le petit foc, *to lye a try under a mizen*, ou enfin ſous la voile d'étai, d'artimon & le petit foc; *to try under the N ſail.* --- Etre dans cet état, c'eſt être à la cape, *to bring to*; & ne pas en changer au milieu d'une tempête, c'eſt tenir à la cape, *to lye to in a ſtorm.* --- Enfin, dans une tempête de la plus grande violence les vaiſſeaux quelquefois n'ont aucune voile déployée, & comme alors le vent exerce ſon action ſur le gréement ſeul, c'eſt-à-dire, ſur les mâts, les vergues & les cordages, c'eſt être à la cape à ſec, *a hull* ou courir à mâts & à cordes, *under bares poles.* Si dans cette ſituation dangereuſe, on fait ſervir quelquefois une voile, c'eſt uniquement pour rendre le vaiſſeau ſenſible à ſon gouvernail, pour diminuer la vivacité des roulis, & préſenter le côté du vaiſſeau plus obliquement au choc des vagues élevées qui viennent l'aſſaillir.

CAPÉER. v. n. *To try.* Etre à la cape, *to bring to*; naviguer ſous une cape quelconque. --- Tel vaiſſeau capée bien, ou ſe comporte parfaitement à cette allure, lorſque ſes mouvemens de roulis & de tangage, ou d'oſcillation, ſont modérés, réguliers, & lorſqu'il ne fait pas des auloffées ou des arrivées trop étendues & trop rapides; *to be eaſy when lying to*; *to lye to well.*

CAPELAGE. ſ. m. *Shroudres and other riggings at the maſt head.* Des haubans, des étais, & d'autres cordages, embraſſent la tête d'un mât, ſoit pour le ſaiſir & le maintenir dans une ſituation déterminée, ſoit pour un objet quelconque; & comme ils l'entourent par une boucle *a u* (fig. 87, M.) ou en ſe repliant ſur eux-mêmes (fig. 72), l'aſſemblage de toutes ces boucles porte le nom de capelage. --- Un capelage eſt bien fait, bien dégagé, lorſque tous

les tours de cordage qui paſſent autour de la tête d'un mât, les uns par-deſſus les autres, ſont preſſés, ſerrés, & réduits au plus petit volume poſſible.

Capeler. v. a. C'eſt en général, paſſer une boucle, un œillet, une bague, dans tout objet, propre à les recevoir, comme le bout d'un mât, d'une vergue, d'un bout-dehors, &c. — Un hauban tel que *a u e* (fig. 87, M.) eſt capelé au ton d'un mât lorſqu'il l'embraſſe par le moyen de l'œillet *au*. — Un étai eſt capelé, lorſque par une de ſes extrêmités il entoure la tête d'un mât (fig. 72.), & s'y trouve fixé par le moyen d'un anneau qu'il forme en ſe repliant ſur lui-même. — C'eſt dans le même ſens qu'on dit, des poulies eſtropées, telles que celles repréſentées (fig. 25, 26, 38, M.) qu'elles ſont ou peuvent être capelées. On voit en *b* (fig. 78.) une poulie ſemblable à celle de la fig. (38), & qui eſt capelée au bout d'une vergue. — Le marche-pied d'une vergue *ad* (fig. 42.) eſt formé de deux cordages *a b* & *c d* dont chacun eſt capelé à chaque bout de vergue en *a* & *d*, parce que chacun eſt terminé en *a* ou *d* par un anneau dans lequel paſſe l'extrêmité de la vergue. — C'eſt en donnant de l'extenſion à la ſignification de ce mot qu'on dit encore capeler une hune *r m t u*, (fig. 43, A.). Lorſque dans un vaiſſeau on eſt occupé de l'arrangement de ſes cordages, de ſes poulies, on dit ſouvent que ce vaiſſeau capele ou qu'il eſt à capeler, *to fix the ſhrouds on the maſt head.*

Capitaine. ſ. m. *Captain.* Titre de toute perſonne qui commande un bâtiment de mer d'une certaine grandeur. Dans la marine du Roi, le titre de capitaine de vaiſſeau *captain of a ſhip of war* déſigne un grade militaire. On diſtinguoit autrefois des capitaines de frégates, de brulots, de flûte, qui avoient auſſi des rangs particuliers dans la hiérarchie des officiers de marine. Le grade d'un capitaine des vaiſſeaux du Roi, eſt correſpondant à celui de colonel dans l'armée de terre ; & l'officier qui en eſt revêtu en porte les marques diſtinctives quoiqu'il ne ſoit pas employé dans les fonctions indiquées par ſon nom. Le rang des capitaines de frégate étoit après celui des capitaines de vaiſſeau. — Les capitaines de brulot *captain of a fire ſhip* avoient le rang de capitaines d'infanterie, ceux de flûte *captain of a flore ſhip* le rang de ſous-lieutenant d'infanterie, & parmi ces officiers il y en avoit qui malgré leur nom, n'avoient jamais commandé, ni frégate, ni brulot, ni flûte. — A bord des vaiſſeaux on diſtingue quelquefois des capitaines commandans, des capitaines en ſecond & des capitaines de pavillon, *captains of a flag.* Les premiers ont le commandement d'un vaiſſeau, les ſeconds ſont deſtinés à remplacer au be-

ſoin les capitaines commandans, & les capitaines de pavillon ſont ceux qui commandent effectivement un vaiſſeau ſous les ordres d'un officier général qui armé ſur le même bâtiment, eſt chargé du commandement d'une eſcadre ou d'une armée navale. — Dans un port il y a un capitaine de vaiſſeau & de port, *maſter attendent.* Il a le grade des autres capitaines de vaiſſeaux & ſes fonctions particulieres ſont de diriger toutes les opérations relatives à l'amarrage, au démarrage, au carenage, à la miſe à l'eau, des vaiſſeaux, ainſi que de veiller ſur pluſieurs autres travaux qui s'exécutent dans les ports. — Il y a auſſi des capitaines d'armes *maſters at arms* qui ſont des officiers d'un grade inférieur, chargés à bords des vaiſſeaux du ſoin & de la diſtribution des petites armes à feu, ainſi que des armes blanches. — Dans le commerce, on donne le titre de capitaine marchand, à tout homme qui l'a reçu du tribunal de l'amirauté, après l'examen de ſes talens pour le commandement d'un bâtiment de mer. — Le premier des mouſſes d'un vaiſſeau porte auſſi le nom de capitaine des mouſſes.

Capon. ſ. m. *Catt.* Aſſemblage de cordage, de rouets, & de poulie, employé à élever & à ſoutenir une ancre qui eſt pendante ſous le boſſoir d'un vaiſſeau. La fig. (10, M.) préſente, une poulie de capon *B* à laquelle eſt ſuſpendue l'ancre *tc*, & pluſieurs tours d'un cordage qui paſſe dans cette poulie, ainſi que ſur des rouets encaſtrés dans l'épaiſſeur du boſſoir *An.* Cet appareil eſt mis en action, dès qu'une ancre tirée par ſon cable *q* du fond de la mer, eſt parvenue à ſa ſurface. Son arganeau eſt alors ſaiſi par le croc de la poulie de capon *B*, qui contient trois rouets, & enſuite un cordage nommé garant de capon, paſſant ſucceſſivement, ſur ces rouets & ſur ceux qui ſont logés dans les mortaiſes de la tête *n* du boſſoir *A*, ſert à l'aide du cabeſtan, à élever l'ancre juſqu'a ce qu'elle touche le boſſoir.

Caponner. v. a. *To cat.* On caponne une ancre à bord d'un vaiſſeau lorſqu'après avoir accroché ſon arganeau à la poulie de capon, on l'éleve juſqu'auprès du boſſoir afin qu'on puiſſe enſuite la traverſer plus facilement ou la ranger le long des porte-haubans de miſaine. Voy. Capon.

Capot. ſ. m. Capuchon. On donne ce nom à un bâti de charpente dont on recouvre l'ouverture d'un eſcalier à bord d'un vaiſſeau, de là vient le nom de capot d'échelle *hood or companion.* Une eſpece de redingote qui porte un capuchon porte auſſi le nom de capot de matelot. — On dit d'un vaiſſeau qu'il a fait capot, *to cant or over ſet*, lorſque flottant librement, il a été renverſé ſans-deſſus-deſſous. La force du vent ſur des voiles déployées inconſidérem-

ment, ou d'autres puiſſances accidentelles font quelquefois faire capot à un bâtiment.

CAPOTER. v. n. *To cant or over ſet.* Se renverſer du haut en bas. C'eſt faire capot. Voy. ce mot. — Un vaiſſeau capote ſous l'effort d'un grain ou par quelqu'autre accident.

CAPUCHON. ſ. m. Les couvertures qu'on place, à bord d'un vaiſſeau, an-deſſus du cabeſtan, ou de l'habitacle, ou d'une cheminée, reçoivent le nom de capuchon. On donne auſſi le même nom à ce que d'autres déſignent par capot d'échelle. Voyez capot. — Enfin, dans l'attelier de la garniture, on recouvre l'extrêmité de certains cordages, avec un morceau de toile goudronnée & taillé ſous la forme d'une croix de malthe, & cette enveloppe eſt connue ſous le nom de capuchon, *Whipping.*

CAPUCINE. ſ. f. *Standard.* Piece de bois de forme angulaire; ou forte courbe qui ſert à lier l'éperon avec l'étrave d'un vaiſſeau. La courbe *h* (fig. 56, C.) peut donner une idée de ſa figure; & on peut la diſtinguer (fig. 1, P.) dans la place qu'elle occupe. Une de ſes branches qui s'éleve ſous le beaupré, en s'appliquant contre la face extérieure de l'étrave, ſe recourbe en crochet dans ſon extrêmité ſupérieure, tandis que l'autre branche placée dans le plan diamétral du vaiſſeau s'étend ſur le contour intérieur de l'aiguille *ab.* Celle-ci peut-être aiſément diſtinguée dans la figure parce que ſon bord ſupérieur eſt repréſenté par une ligne courbe ponctuée. — On donne auſſi le nom de capucine de pont *ſtand ard knee*, à d'autres courbes verticales, de bois ou de fer, qui ſervent à établir une liaiſon particuliere entre le plancher ou le pont d'un vaiſſeau & ſa muraille, lorſque ces parties commencent à ſe déſunir. Ces courbes placées verticalement, ont une branche qui s'étend ſur les bordages du pont tandis que l'autre ſe prolonge ſur le vaigrage ou le revêtement intérieur de la muraille du vaiſſeau; & l'une & l'autre ſont liées étroitement au corps du bâtiment.

CARABINÉ. adj. On dit d'une briſe qu'elle eſt carabinée lorſqu'elle a un degré de force conſidérable & extraordinaire. V. briſe.

CARACORE. ſ. f. Eſpece de galere, en uſage aux indes & ſur-tout dans les moluques.

CARAMOUSSAL. ſ. m. Bâtiment marchand, en uſage dans la marine turque. Il n'a qu'un mât d'artimon, un grand mât & un beaupré, & ſa forme eſt remarquable par la grande élévation de ſa poupe.

CARANGUER. v. n. Aller & venir ſans avancer vers un but propoſé. Un vaiſſeau eſt à caranguer, lorſqu'il eſt forcé d'être à la cape & de courir ſucceſſivement des bordées oppoſées, dans des mers fatiguantes, & dans un même parage, ſans pouvoir ſuivre

la route qu'il doit faire pour ſe rendre au terme d'un voyage.

CARAQUE. ſ. f. Gros bâtiment de charge ainſi nommé par les Portuguais.

CARAVELLE. ſ. f. Les Portuguais donnent ce nom à des bâtimens qui ſont gréés, en voiles triangulaires, & d'une grandeur moyenne ; les turcs nomment auſſi caravelles leurs grands bâtimens de mer.

CARCASSE. ſ. f. *Carcaſſe*, ſquelette d'un vaiſſeau. C'eſt l'aſſemblage, de toutes les pieces principales, qui réunies compoſent le corps d'un bâtiment de mer, & qui ne ſont recouvertes d'aucune enveloppe extérieure ni intérieure. La fig. (39, C.) donne une idée d'une telle carcaſſe, & cet état eſt celui d'un vaiſſeau, à une certaine époque de ſa conſtruction, ou à l'époque la plus voiſine de ſa deſtruction totale. Le même nom indique donc, ou que ce ſquelette n'a pas encore reçu de revêtement, ou que le temps, les accidens, la mer, les hommes l'en ont dépouillé.

CARCASSIERE. ſ. f. On donne quelquefois ce nom à un petit bâtiment qui eſt plus connu par celui de chaloupe canonniere. Voyez ce mot.

CARENAGE. ſ. m. Opération qui a pour objet de carener un bâtiment. Voy. carener. — Quelquefois ce mot exprime l'ouvrage fait dans cette même opération. — Enfin, le lieu ou cette opération s'exécute habituellement reçoit auſſi le nom de carenage ; *careening place* ; ou lieu du carenage.

CARENE. ſ. f. Ce mot déſigne, ſuivant les circonſtances, ou la partie ſubmergée d'un vaiſſeau, ou une certaine opération, eſſentielle à la conſervation de cette même partie. Si on compare le vaiſſeau, repréſenté dans toute ſa grandeur (fig. 1, P.), avec ce même vaiſſeau (fig. 1, 2, 3., A.) on doit diſtinguer aiſément la partie qui s'enfonce ſous l'eau lorſqu'il eſt flottant & entiérement chargé, & c'eſt cette portion de ſon volume qui eſt nommée carene *out ſide of a ſhip's bottom*. Sa ſolidité annonce tout le poids du bâtiment ; & ſa forme, ſes belles qualités ainſi que ſes défauts. — Donner une carene à un vaiſſeau, *to careen*, c'eſt chauffer la ſurface extérieure de cette partie qui eſt ordinairement ſubmergée pour brûler le vieil enduit dont elle eſt recouverte, enſuite réparer le calfatage altéré, étendre du brai chaud ſur les coutures, & enduire tous ces contours d'un nouveau courai. L'objet de cette opération eſt d'aſſurer, le ſalut du bâtiment, & toute la viteſſe qu'il eſt ſuſceptible de prendre, en raiſon de ſa forme ſous l'impulſion d'une puiſſance déterminée. — Lorſque cette opération n'embraſſe que les douze premieres ſuites de bordages, ou les douze virures qui ſont placées immédiatement au-deſſous de la flottaiſon, le vaiſſeau ne reçoit qu'une

demi-carene, *boot topping, or parliament heel*; & lorſque ce travail doit être exécuté ſur un bâtiment flottant, on commence par le coucher ſur le côté, c'eſt-à-dire, qu'on l'abat, ou qu'on le vire en carene. Enfin, on le vire en quille lorſqu'il doit recevoir une carene entiere *thorough careen*, (V. virer & abattre.) & pendant la durée de cette opération, on dit d'un vaiſſeau qu'il eſt en carene.

CARENER. v. a. *To careen.* Donner une carene à un bâtiment, c'eſt le carener. Voy. carene. Si cette opération ſe fait ſur un vaiſſeau flottant, c'eſt carener ſur l'eau, *to careen* : mais ſi le bâtiment eſt à ſec dans un baſſin, c'eſt carener dans un baſſin, *to dock a ship.*

CARET. (fil de-). *Rope yarn.* Nom des fils qui entrent dans la compoſition des cordages employés dans la marine. On donne ordinairement cinq lignes de groſſeur à un fil de cette eſpece lorſqu'il eſt fait avec du chanvre du premier brin, & ſix lignes ſi le chanvre eſt du ſecond brin. — Dans les corderies des ports de Sa Majeſté, ce fil eſt goudronné auſſi-tôt qu'il eſt fait & on le roule ſur de grands tourets ou dévidoirs pour le conſerver juſqu'au moment du beſoin. Il ſert à former toutes ſortes de cordages ainſi que des ſangles, des erſes, des garcettes, des rabans, &c.

CARGAISON. ſ. f. *Cargo.* Aſſemblage de tous les objets qu'un bâtiment eſt deſtiné à tranſporter d'un lieu dans un autre. Les bâtimens du commerce ſont faits pour porter toujours une certaine cargaiſon; mais les vaiſſeaux du Roi ne ſont ordinairement chargés que d'artillerie & d'objets d'approviſionnement; à moins que par une deſtination particuliere ils ne ſoient employés extraordinairement à rendre au commerce de France quelques ſervices, néceſſités par les circonſtances.

CARGUE. ſ. f. *Brail.* Nom général de tout cordage employé à retrouſſer les voiles, ou à les relever, auprès des vergues auxquelles elles ſont attachées. — Les cargues ſont diſtinguées par le nom des voiles qui en ſont garnies; c'eſt pourquoi, il y a dans un vaiſſeau les cargues de la grand-voile, de la miſaine, de l'artimon, des huniers, des perroquets. — Leur poſition relativement au vent les fait déſigner auſſi par les noms, de cargues du vent & cargues de ſous le vent; & ſelon leur place à l'arriere ou à l'avant d'un bâtiment, elles ſont des cargues de l'avant ou de l'arriere. — Deſtinées à retrouſſer une voile pour la ſouſtraire à l'impulſion du vent, elles ſont diſtribuées ſur différens points du contour d'une voile afin que cette manœuvre s'exécute rapidement, & réduiſe la voile cargue au plus petit volume poſſible; & chaque cargue d'une même voile reçoit un nom particulier ſuivant le lieu auquel elle correſpond. Il y a par conſéquent des cargue-fonds, des cargue-points;

& des cargue-boulines, parce que ces cordages tiennent à la ralingue de bordure, aux points inférieurs, & aux pattes de bouline attachées ſur la ralingue latérale des voiles. — Si on conſidere la voile repréſentée (fig. 55, M.) on voit, les points tels que *q* & *r* de la bordure ſur leſquels ſont attachées *bount-lines* les cargue-fonds. C'eſt aux coins *c* & *d* que ſont fixées les cargue-points *clue lines* & les cargue-boulines *leech lines* tiennent anx pattes telles que *n* ſur chaque côté de la voile. On peut reconnoître pluſieurs de ces cargues dans la fig. (1, A.) On y diſtingue ſur-tout les cargues de la voile d'artimon qui attachées ſur le bord extérieur de cette voile, ſervent à la replier en même-temps & contre ſa vergue & contre le mât. On peut y remarquer auſſi la poſition des cargue-points des baſſes voiles, *clue garnets*, ainſi que de celles des voiles hautes. — La grande largeur des baſſes voiles d'un vaiſſeau, oblige dans certaines circonſtances d'ajouter pour les retrouſſer en plus petit volume auprès de leurs vergues, d'autres cargues ſupplémentaires nommées fauſſes cargues *spilling lines*. Certains cordages employés pour relever un peu la ralingue de fond d'une baſſe voile ſont nommées cargues-à-vue *Slab-lines*. Retrouſſer une voile à l'aide des cordages dont on vient de parler, c'eſt la mettre ſur ſes cargues, & dans cet état, on dit qu'elle eſt ſur ſes cargues. — Il y a auſſi des cargue-bas, *down haul tackle*, ou calebas, qui ſont des cordages employés à abaiſſer un objet élevé que le frottement ou toute autre cauſe empêche de deſcendre. La raiſon contraire fait employer auſſi quelquefois des cargue-haut, *parel haliard*, pour faciliter l'aſcenſion de certaines vergues, en ſoulevant leur racage & en diminuant tout frottement qui s'oppoſeroit à ce mouvement.

CARGUER. v. a. *To brail up, or haul up in the brails; to clue up.* C'eſt retrouſſer une voile en partie, ou en entier auprès de la vergue qui la porte, en faiſant agir ou des cargues ſéparées, ou toutes les cargues enſemble. — Un vaiſſeau cargue, lorſqu'il retrouſſe toutes ſes voiles déployées; mais lorſque cette opération ne porte que ſur la grand-voile ou l'artimon ou quelqu'autre voile particuliere, il eſt dit carguer, ſa grand-voile, *to hale up the main ſail*, ſon artimon, *to hale up the mizen*; ou telle autre voile déterminée. — Si on ne retrouſſe que le coin inférieur d'une voile, alors c'eſt carguer le point de cette voile, comme dans le cas où le vent ſe dirige dans la hanche d'un vaiſſeau, on cargue le point du vent de la grand-voile afin qu'il puiſſe agir librement ſur la ſurface entiere de la voile de miſaine déployée.

CARLINGUE. ſ. f. 1.° C'eſt le nom d'une ſuite, de planches épaiſſes, qui placées l'une au bout de l'autre, dans la direction

de la quille & au-deſſus d'elle, croiſent dans leur cours tous les couples d'un vaiſſeau, en paſſant ſur le milieu des varangues qu'elles embraſſent par une entaille de quelques pouces; *kelſon*. Une ligne ponctuée (fig. 1, P.) qui ſe prolonge depuis l'étrave juſqu'auprès de *D* en paſſant ſous les points *M*, *E*, *z*, *H*, indique la poſition de cette carlingue; & la fig. (80, C.) qui en repréſente une portion avec ſes adents, annonce que cette piece établit une très-grande liaiſon entre les côtes ou les membres de la carcaſſe (fig. 39.) d'un vaiſſeau avec leſquels elle eſt chevillée : 2.° on donne auſſi le nom de carlingue, *ſtep*, à des bâtis en bois qu'on conſtruit dans un vaiſſeau pour contenir le pied de ſes mâts ou de ſon cabeſtan. On voit en *M* & en *z* (fig. 1, P.) le lieu où s'appuient ſur la carlingue d'un vaiſſeau & le pied du mât de miſaine & celui du grand mât. La fig. (54, C.) préſente le plan horiſontal de l'aſſemblage des pieces de charpente qui compoſent la carlingue de chacun de ces mâts & la fig. (47.) eſt la coupe verticale d'une telle carlingue. On doit croire que cet aſſemblage qui n'a reçu le nom de carlingue de mât, que parce que les pieces compoſantes ſont en partie établies & fixées ſur la carlingue des vaiſſeaux; ainſi c'eſt par extenſion qu'on a encore donné le même nom de carlingue *ſtep* aux pieces de bois ſur leſquelles repoſent le pied du mât d'artimon & celui du cabeſtan. La fig. (12, P.) préſente en *h* & en *g* leurs carlingues particulieres qui ſont formées ſimplement par des billots fixés ſur les baux du premier pont, & excavés pour le recevoir. --- Les mâts principaux des bâtimens de commerce n'ont ſouvent pour carlingue que de pareils billots.

CARNAL. ſ. m. Nom de l'extrêmité inférieure d'une antenne; il pourroit devenir celui du gros bout de la vergue d'artimon d'un vaiſſeau, parce que la poſition en eſt la même, & qu'il n'a pas de dénomination particuliere.

CARONADE. ſ. f. Canon gros, & court, & moins lourd que les canons ordinaires relativement au poids du boulet dont il eſt chargé. S'il préſente l'avantage d'un grand calibre, réuni à légéreté de la piece, il n'a pas celui d'une portée auſſi étendue qu'on l'obtient des canons dont on fait plus généralement uſage à bord des vaiſſeaux.

CARRÉ. ſ. m. *Sledge*. Eſpece de charriot en uſage, dans les corderies, & qui fait partie de l'appareil néceſſaire pour le commettage des cordages. C'eſt un aſſemblage, de planches, qui a une forme rectangulaire, à l'extrêmité duquel ſont élevés deux montans verticaux qui ſont appuyés par des arcs-boutans. La tête de ces montans porte une planche percée d'un trou pour le paſſage d'une manivelle

horiſontale au bout de laquelle ſont attachées les extrêmités de tous les torons qui entrent dans la compoſition du cordage qu'on s'occupe à commettre. — Comme dans le commettage ces torons, en ſe roulant les uns ſur les autres, perdent néceſſairement de leur longueur primitive, & que l'autre extrêmité eſt attachée au plantage ou à de forts pilliers verticaux qui ſont fixés au bout de la corderie, le carré a été imaginé pour aſſortir le travail à ce raccourciſſement. C'eſt pourquoi, on fait traîner le carré ſur le terrein de l'atelier, afin qu'il ne s'avance que graduellement vers le plantage à raiſon du raccourciſſement qu'il ſert à modérer, & on le charge de poids plus ou moins conſidérables, pour augmenter ſon frottement ſur le terrein, ou afin qu'il ne cede que ſuivant certains rapports à la force de la tenſion ou de l'élaſticité des torons commis. C'eſt à cet effet qu'un carré à quelquefois 7 à 8 pieds de longueur ſur 3 de largeur, tandis que d'autres ont de moindres dimenſions parce que leur étendue doit varier à raiſon de la groſſeur des cordages qu'on fabrique.

Carreau. ſ. m. Dans un vaiſſeau, c'eſt le nom de la préceinte la plus élevée, & qui bordant extérieurement le ſommet de ſa muraille entre ſes gaillards, s'étend à ſes deux extrêmités. On peut la reconnoître en *l R.* (fig. 1, P.) Voyez préceinte, *waiſt rail.* — Dans un canot ou un bateau, c'eſt auſſi parcillement une ceinture extérieure, *gunnel of a boat* faite avec des planches plus fortes que les autres bordages, & qui embraſſe ces petits bâtimens dans tout le contour de leur bord ſupérieur. Lorſque l'inclinaiſon de ces bateaux eſt extrême on exprime leur ſituation critique en diſant qu'ils ont le carreau à l'eau ; *to have gunnel to.*

Carrosse. ſ. m. *Canopy.* Aſſemblage de pluſieurs chambres adoſſées les unes aux autres & établies ſur le milieu de la dunette d'un vaiſſeau, pour ſervir de logement à des officiers, & à des maîtres qui ſont partie de l'équipage. Ces chambres ſont quelquefois au nombre de ſix, & c'eſt au milieu de l'eſpace *abcd* (fig. 6, P.) de la dunette ou entre *A* & *P* (fig. 1.) que cette charpente eſt élevée. — Quelques perſonnes donnent le nom de carroſſe à une eſpece de charriot qui eſt en uſage dans les corderies, mais les cordiers le déſignent auſſi ſous le nom de traîne & nous adoptons cette derniere dénomination. Voyez Traîne.

Carrosser. v. n. C'eſt, dans le langage des marins de normandie, forcer de voiles, ou déployer toutes les voiles que les circonſtances permettent d'expoſer, ſans danger, à l'impulſion du vent.

Cartahu. ſ. m. *Girth line.* Nom général de tout cordage, qu'on fait au beſoin paſſer dans une poulie, pour ſervir, ſoit à élever, ſoit à abaiſſer un objet quelconque. Un cordage par exemple qui eſt

placé à la tête d'un mât pour aider à porter de bas en haut un poids, une manœuvre, une hune, le bout d'un hauban ou d'un étai, eſt un cartahu. On voit par conſéquent qu'il y a une foule d'occaſions dans la marine où un cartahu eſt mis en uſage. Quelquefois on y emploie un cordage ordinaire, & quelquefois auſſi on ſe ſert d'un cordage terminé en pointe ou en queue de rat.

CARTE-MARINE. ſ. f. *Map of the ſea*; *nautical chart.* Plans ſur leſquels ſont repréſentées, des mers, des iſles, & les côtes des continens. Entre ces cartes les unes portent le nom de cartes plates, *plain chart*; & les autres celui de cartes réduites *mercators chart.* Les premieres repréſentent un eſpace, peu étendu en latitude; & les dernieres peuvent être le tableau de la plus grande partie du globe. Ce qui les diſtingue des cartes géographiques, c'eſt le paralléliſme des méridiens, qui d'ailleurs y ſont deſſinés ſous la forme d'autant de lignes droites, afin que toutes les routes des vaiſſeaux ſoient ſuſceptibles d'y être repréſentées par des lignes droites dirigées comme les airs de vent ſur leſquels elles peuvent avoir été courues. — Enſuite la différence des cartes plates aux cartes réduites, conſiſte en ce que dans les premieres les degrés de latitude ſont égaux à ceux de l'équateur & ceux de longitude égaux à ceux du moyen parallele de l'eſpace qu'elles repréſentent, tandis que dans les dernieres, les degrés de longitude ſont meſurés par des eſpaces égaux ſur l'équateur de ces cartes & les degrés de latitude augmentent en grandeur dans un rapport déterminé à leur diſtance au pole. — Lorſque les échelles de ces cartes ſont plus ou moins grandes, on dit que ces cartes ſont à grands ou à petits points; & tracer ſur ces cartes la route donnée d'un vaiſſeau ou y tracer le point de ſon arrivée, c'eſt pointer la carte.

CARVELLE. ſ. f. Nom diſtinctif de certains clous employés dans la marine. Leur longueur eſt de quatre pouces, leur plus grande épaiſſeur eſt de quatre lignes, & leur tête eſt quarrée. — Il y a auſſi des clous de double carvelle, de petite carvelle & de demi carvelle. Voyez clous.

CASERNET. ſ. m. Petit regiſtre portatif qui eſt deſtiné à renfermer l'état, des appels & des journées des ouvriers employés dans un port, celui des conſommations de matieres, celui des ouvrages des ſcieurs de long & pluſieurs autres objets, dont on eſt chargé de tenir & de rendre un compte exact.

CASSÉ. adj. On dit d'un vaiſſeau qu'il eſt caſſé lorſqu'il a perdu ſa forme primitive, & que ſon avant & ſon arriere ſe ſont abaiſſés à l'égard de ſa partie moyenne. Sa quille, dans cet état, n'eſt plus dirigée ſuivant une ligne droite, mais au contraire elle ſemble briſée ou très-courbée ce

qui fait regarder un vaiſſeau comme caſſé ou comme très-arqué. V. Arqué.

CASSE-TÊTE. ſ. m. Rets, qui reçoit ce nom lorſqu'il eſt tendu horiſontalement entre les bas-haubans du grand mât d'un vaiſſeau, & à une certaine hauteur, pour préſerver les hommes qui ſont au-deſſous des effets dangereux de la chûte des poulies ou des cordages ſupérieurs qui peuvent être coupés dans le cours d'un combat.

CATACOI. ſ. m. Voyez Perroquets royaux.

CATIMARON. ſ. m. *Catamaron*. Eſpece de radeau, en uſage pour la pêche, ſur les côtes de Malabar & de Coromandel.

CATUR *ou* CATURI. ſ. m. Vaiſſeau de guerre de Bantam.

CAVEAU. ſ. m. dans un vaiſſeau du Roi on donne le nom de caveau du capitaine, à un compartiment formé entre la grand-cale & la ſoute aux poudres. C'eſt *tu M* (fig. 15, P.) cette eſpece de cave occupe toute la largeur du vaiſſeau. Elle eſt deſtinée à contenir particuliérement toutes les proviſions de bouche du commandant du vaiſſeau. Sa largeur excede peu la longueur ordinaire d'une barrique, & ſa profondeur eſt égale, à la diſtance du faux-pont à la carlingue, ou à la hauteur de la cale.

CAYENNE. ſ. f. Nom de certaines maiſons, établies dans l'intérieur d'un port de Roi, où eſt préparée la nourriture des équipages des vaiſſeaux en armement. Cette deſtination vient de ce qu'il n'eſt pas permis par prudence de faire du feu dans un bâtiment qui eſt dans l'enceinte d'un port. --- Ce nom de cayenne eſt auſſi donné quelquefois à des eſpeces de caſernes où ſont logés & nourris les matelots qui attendent un armement, ou qui ne ſont pas encore diſtribués ſur des vaiſſeaux en armement.

CEINTRAGE. ſ. m. Action de ceindre un vaiſſeau. --- Ce mot exprime auſſi l'aſſemblage des cordages qui ſervent à former, à un vaiſſeau, une ceinture ferme & ſerrée; cette ceinture s'étend toujours de la proue à la poupe.

CEINTRE. ſ. m. Le ceintre des chaloupes & canot, eſt un gros bourlet, formé avec des cordages, dont on entoure parallélement à la ſurface de l'eau & à la hauteur du plat-bord, l'avant de ces petits bâtimens, afin de les garantir de l'effet des chocs ou des abordages fréquens, auxquels ils ſont expoſés.

CEINTRER. ſ. m. *To frap a ship*. Ceindre un vaiſſeau par pluſieurs tours de cable ou de grêlin, afin de retenir liées entr'elles les parties qui tendent à ſe ſéparer, & dont les coups de vent ou de groſſes mers peuvent trop aiſément produire la déſunion. --- Un vaiſſeau ceintre ſur ſon cable, lorſque ſa ſituation devient telle que le cable qui le retient, & qui eſt fortement tendu, ſe trouve placé ſous ſa carene & dirigé de l'écubier vers l'arriere où correſpond

alors l'ancre mouillée. Si dans cet état le vaiſſeau étoit chargé par le vent, ou par un courant qui augmenteroit à un degré extrême la tenſion du cable, alors il courroit riſque d'être renverſé ſuivant la poſition relative de ce cordage. — On dit auſſi des préceintes d'un vaiſſeau ou des liſſes qu'elles ſont trop ou trop peu ceintrées, lorſqu'elles ont reçu une courbure plus ou moins conſidérable dans le ſens de leur longueur.

Ceinture. ſ. f. Les préceintes d'un bâtiment ſont quelquefois nommées ſes ceintures, *swifter.* Voyez préceintes. — On nomme ceinture de combat, un cordage ſuſpendu horiſontalement, à quelques pieds au-deſſus de la ſurface de la mer, ſur le contour extérieur d'un vaiſſeau, afin d'offrir, une reſſource pour ſe ſauver, aux hommes qui pendant un combat peuvent tomber dans l'eau.

Cercle. ſ. m. On diſtingue dans la marine certains cercles de fer par des noms qui indiquent leurs uſages... Des cercles de mât, *maſt hoop* & de vergue ſont ceux qui ſervent à ceindre des mâts & des vergues qui ſont d'aſſemblage ou de pluſieurs pieces. Des cercles de beſtan, *capſtern hoop*, de gouvernail, d'épontilles *hoops of the ſtanchions*, ſont ceux qui entourent leur tête pour ſervir de liaiſon. — Les hunes ſont bordées d'une bande de fer platte & mince, nommée cercle de hune *top hoop*: il en eſt de même de l'étambrai du cabeſtan. — Les bout-dehors ſont accolés aux vergues par des cerceaux nommés cercles de bout-dehors *boom iron*, & qui ont la forme d'un 8. — Les pieces qui compoſent le jas d'une ancre ſont liées enſemble par des bandes de fer qui les ceignent en divers points, & qui portent le nom de cercles de jas quoique leur forme ſoit peu circulaire *anchor ſtock hoop.* — On nomme auſſi cercle pour amurer le foc, ce qui eſt nommé plus généralement racambeau. *Jib iron.* — Enfin un inſtrument qui ſert à déterminer les diſtances des aſtres ou celles de deux objets quelconques, porte le nom de cercle de réflexion, parce que le limbe eſt un cercle, & qu'il entre dans ſa conſtruction des miroirs employés à réfléchir les images des objets comparés. La légereté, la commodité & les avantages précieux & ſupérieurs de cet inſtrument, qui d'ailleurs eſt conſtruit ſur les mêmes principes qui ont fait imaginer les inſtrumens nommés octant ou ſectant déja adoptés, doivent le faire préférer généralement par les marins; ſoit parce que les obſervations deviennent indépendantes de l'erreur du paralléliſme des miroirs, ſoit parce qu'elles peuvent être multipliées de maniere à donner les réſultats les plus exacts.

Chaine. ſ. f. *Chain.* Ce mot dont l'acception commune eſt conſervée dans la marine, exprime différens objets ſelon les mots

qu'on lui réunit. Des chaînes de haubans ſont (fig. 51 , C.) celles *mnrq* qui lient au corps d'un vaiſſeau les caps-de-mouton *t* auxquels aboutiſſent les extrêmités des haubans d'un mât. On voit en *b* (fig. 53.) une de ces chaînes , *chains* , qui près du cap-de-mouton *c* repoſe ſur le bord de porte hauban *b* , & dont le dernier anneau eſt fixé ſolidement ſur la muraille du vaiſſeau près du mantelet *s* enfin , la fig. (1 , A.) donne une idée de la ſuite de ces chaînes correſpondantes aux haubans de chaque bas-mât. Il y a auſſi des chaînes de galhaubans *back ſtay plates* pour ſervir d'appui à ces manœuvres. — Le gouvernail eſt enchaîné au corps du vaiſſeau auquel il appartient , par deux longues & fortes chaînes de fer , nommées chaînes de gouvernail qui ſont deſtinées à le retenir , dans le ſeul cas où il ſortiroit de ſa place par un accident quelconque. C'eſt auſſi pour maintenir les baſſes vergues dans leur place qu'on les ſuſpend à leur mât reſpectif par des chaînes , nommées chaînes de vergue , *top chains* , elles empêchent leur chûte lorſque dans un combat leurs driſſes viennent à être coupés. — Dans les cuiſines de vaiſſeau on ſe ſert de chaînes de chaudieres ou de chaînes qui aſſujettiſſent les chaudieres & empêchent qu'elles ne ſoient renverſées dans des mouvemens d'oſcillation du bâtiment. — Dans les ports du Roi c'eſt par des chaînes , en partie , que les vaiſſeaux ſont maintenus dans des places déterminées , & elles portent le nom de chaînes d'amarrage. C'eſt auſſi par des chaînes nommées chaînes de carene , qu'on attache à un vaiſſeau , dans un port , les ras employés , pendant qu'on chauffe ſa carene. — Des chaînes de mouillage , ſont des chaînes de fer qu'on lie par une extrêmité à l'arganeau d'une ancre lorſqu'elle doit être mouillée parmi des rochers au fond de la mer , & qui tiennent par l'autre extrêmité au cable qui ſe rend dans le vaiſſeau. Ces chaînes portent ſeules ainſi ſur les rochers & réſiſtent au frottement qui détruiroit promptement ce cable , ſi dans ces circonſtances il étoit attaché immédiatement à l'ancre mouillée. — Les grapins d'abordage ſont auſſi terminés par des chaînes de fer , afin que dans un combat où ils ſont employés à tenir deux vaiſſeaux accrochés , ces chaînes en aſſurent les effets parce qu'elles ne peuvent être coupées par l'ennemi. — L'eſtacade avec laquelle on ferme à volonté l'entrée d'un port eſt nommée chaîne de port *boom*. — Enfin on donne le nom de chaîne de rochers à une ſuite continue de rochers que la mer recouvre , & qui s'élevent au-deſſus de l'eau *redge or ledge of rocks*.

CHAISE-MARINE. ſ. f. Chaiſe , inventée pour ſervir de ſiege à un obſervateur à bord d'un vaiſſeau & propre à rendre ſa poſition ſi indépendante des roulis & des tangages , qu'il puiſſe ſuivre aiſément

à l'aide d'une lunette le mouvement d'un aſtre tel que Jupiter. La perfection d'une telle chaiſe faciliteroit la détermination des longitudes par l'obſervation des éclipſes des ſatellites.

CHALAN. ſ. m. *Lighter.* Bateau plat, de forme quadrangulaire, & qui s'enfonce peu profondément dans l'eau, quoiqu'il ſoit ſuſceptible de porter une charge conſidérable. Il ſert d'alege, & on le met en mouvement avec des avirons. Voyez Alege.

CHALOUPE, ſ. f. C'eſt communément un bâteau ouvert ou non ponté & le plus grand de ceux qui ſont embarqués à bord d'un vaiſſeau pour ſon ſervice particulier à la mer ou dans les rades; *long boat of a ship of war.* Dans les temps favorables les chaloupes portent des voiles comme dans la fig. (20, V.) elles ſont mues auſſi au beſoin par des avirons. On les emploie, à faire des approviſionnemens d'eau & de bois, à mouiller & lever des ancres, à charger & à décharger les vaiſſeaux. Lorſqu'on en fait uſage pour la pêche, ou pour faire une ronde, on les nomme chaloupes de pêche ou de ronde, *grand boat.* On les nomme chaloupes mâtées, *shallop*, & armées, lorſqu'elles ſont garnies de leurs mâts, & lorſqu'elles portent un nombre d'hommes ſuffiſant ſoit pour les manœuvrer, ſoit pour attaquer un ennemi & s'en défendre au beſoin. — Une chaloupe double, *pinnace*, eſt différente de celles dont on vient de parler, en ce qu'elle eſt pontée d'une extrêmité à l'autre. — On donne le nom de chaloupe canonniere à un bâtiment ponté, peu élevé au-deſſus de l'eau d'une longueur de cinquante pieds au moins, & qui porte un gros canon à chacune de ſes extrêmités. Elles ſont d'ailleurs gréées en goëlettes & peuvent être mues à l'aide du vent ou d'un certain nombre d'avirons. — Parmi les chaloupes propres au ſervice des vaiſſeaux il y en a dans le milieu deſquelles on forme une eſpece de puits qui eſt percé à travers l'épaiſſeur du fond de ces chaloupes, afin qu'il ſerve au paſſage de l'orin ou du cordage à l'aide duquel on tire une ancre du fond de l'eau. Quelques perſonnes préférent cette maniere à celle de lever une ancre, en plaçant les puiſſances à l'extrêmité arriere de ces foibles bateaux, pour y exécuter une ſemblable opération. — Une chaloupe eſt bonne de nage, lorſque, mue par des avirons, ſa marche eſt légere & facile, & lorſqu'elle s'éleve aiſément au-deſſus des lames. — On nomme chaloupe en botte, celle dont toutes les parties préparées & réunies en faiſceau peuvent être raſſemblées, au beſoin pour compoſer un petit bâtiment de cette eſpece. Enfin on donne le nom de chaloupe biſcayenne à un petit bâtiment gréé en chaſſe-marée, & qui ſouvent n'a qu'un petit compartiment au milieu, ſous lequel on peut trouver un abri.

CHAMBRAGE. ſ. m. Aſſemblage de charpente, établi dans un vaiſſeau autour du mât de beaupré pour maintenir ce mât dans la poſition qui lui eſt aſſignée ; *bow ſprit bitts*. On voit en H (fig. 22. C) comment le beaupré *ab* eſt contenu dans ſa place, par des flaſques & des montans qui ſont de nouveau repréſentés ſéparément (fig. 38. A).

CHAMBRE. ſ. f. *Cabbin*. Il y a dans un vaiſſeau comme dans une maiſon à terre, des chambres de parade & d'autres à coucher. Elles ſont toutes placées à l'arriere du mât d'artimon. — Une grande chambre termine le 2e. pont d'un vaiſſeau de 74 & ſert à l'état-major, de ſalle à manger. Au-deſſus de celle-ci, eſt la chambre de conſeil qui eſt une ſalle de compagnie. Elle eſt moins vaſte que la premiere ; elle occupe l'extrêmité du gaillard d'arriere, & elle communique par deux portes à une galerie extérieure qui orne ordinairement la poupe d'un vaiſſeau. On voit (fig. 1 P) le lieu RS de la grand-chambre *ward room or great cabbin*, le lieu Rp de la chambre de conſeil, *coach or round houſe* ; & Rgo la coupe verticale de la galerie. Cette derniere chambre eſt précédée par d'autres plus étroites & moins longues qui ſont adoſſées à la muraille du vaiſſeau & diſtribuées également de chaque côte du mât d'artimon ſous la dunette *pq*. Ces dernieres ne ſont que des chambres à coucher, *cabbins* ; & il y en a quelquefois d'autres au-deſſus de la dunette lorſqu'on y conſtruit un caroſſe. — Dans les canots & chaloupes, on donne par extenſion le nom de chambre, *ſtern ſheat*, à un petit retranchement découvert à leur arriere, qui eſt entouré de bancs deſtinés à ſervir de ſieges. On le nomme quelquefois généralement chambre d'embarcation, *ſtern ſheats of a boat*. — Dans les ports, on donne le nom de chambre d'aſſurance, à un lieu où s'aſſemblent les Négocians dont le genre de commerce, eſt d'aſſurer, des vaiſſeaux, des marchandiſes qu'ils tranſportent, & tous les objets expoſés aux riſques de la mer.

CHAMBRIERE. ſ. f. Dans un vaiſſeau, c'eſt une forte treſſe en corde, qu'on attache aux haubans des bas-mâts, pour ſervir à relever & à ſoutenir les écoutes & les amures pendantes des baſſes voiles. Cette treſſe eſt terminée d'un côté par une boucle, & de l'autre par un bouton ou cul de porc, ce qui la rend facile à placer & à déplacer ſuivant les circonſtances. — Dans l'atelier de la mâture on ſe ſert de chambrieres ou de crampes à chambriere. Ce ſont des barres de fer coudées en équerre, à chaque extrêmité, & de maniere que ces coudes, d'ailleurs pointus, ſont placés dans des plans perpendiculaires l'un à l'autre. Ces crampes ou chambrieres ſont employées à maintenir un mât, qui eſt couché ſur des tins, dans une ſituation convenable aux ouvriers qui travaillent

à lui donner ſa forme & ſes dimenſions. Une pointe de la chambriere eſt, à cet effet, enfoncée dans l'épaiſſeur du mât, tandis que l'autre eſt fixée dans quelques parties du chantier qui ſupporte ce mât.

CHAMEAU. ſ. m. Corps flottant & vuide, qui eſt conſtruit exprès pour être réuni à un autre bâtiment afin de le ſoulever & d'empêcher qu'il ne s'enfonce dans l'eau autant que l'exigent & ſa forme & ſon poids. C'eſt pourquoi on donne à un chameau & un grand volume & ſur une de ſes faces, la figure approchée des parties du vaiſſeau ſous leſquelles il doit être appliqué pour produire l'effet qu'on veut en obtenir. On s'en ſert, ſoit pour faire paſſer un bâtiment dans un lieu où la mer n'a pas une profondeur ſuffiſante, ſoit pour le faire entrer dans un baſſin dont le fond eſt trop élevé, ou pour en faciliter la ſortie. C'eſt en l'empliſſant ou en le vuidant plus ou moins d'eau, qu'on lui fait produire un effet quelconque & qu'on le place ou déplace à volonté.

CHAMPAN. ſ. m. Petit bâtiment propre à naviguer ſur des rivieres, pour le tranſport ou de paſſagers ou de marchandiſes. Il eſt en uſage à la Chine & au Japon.

CHANDELIER. ſ. m. *Crotche*, ſupport de fer. Les chandeliers ſont multipliés dans un vaiſſeau, & ils ſervent à ſoutenir des fanaux de poupe ou de hune, des pierriers, des garde-fous, des liſſes, &c. ce qui les fait diſtinguer par des noms analogues de chandeliers, de poupe, de hune, de pierriers, de liſſe, d'échelle, de gui & d'eſpingole. Il y a des chandeliers de baſtingage, *crotches for netting*; qui ſont deux montans de fer placés ſur le bord extérieur des paſſe-avans. Ils portent une branche coudée & en fer qui tourne autour de chaque montant & qui ſert à maintenir les diverſes parties du baſtingage. — On nomme chandeliers d'échelle, *ſtanchions*, deux montans de fer qui ſont fixés verticalement ſur le bord extérieur des paſſe-avans d'un vaiſſeau au ſommet de l'eſcalier (figure 1, A.) par lequel on monte à bord. Ils ſervent d'appui à deux cordages nommés *tire-veille*, à l'aide deſquels on monte & on deſcend avec plus de ſûreté l'eſcalier ou l'échelle extérieure dont on vient de parler. — Dans les canots & chaloupes il y a des chandeliers de quatre pieds de hauteur, dont la tête fourchue ſert à maintenir & à ſoutenir les mâts & voiles abattus de ces bâtimens, pendant le temps où on fait uſage des avirons. Enfin dans les bâtimens où on ſe ſert d'une home, il y a des chandeliers de gui ſur les extrêmités du couronnement pour ſervir de ſupport à cette vergue.

CHANGEMENT. ſ. m. Mutation ou variation. Si la direction du

vent varie, c'eſt un changement de vent — Si un vaiſſeau après avoir fait une route, s'avance ſur une direction différente, il y a changement de route. — Lorſqu'à bord d'un vaiſſeau, les Officiers ou les gens de l'équipage, ceſſent de faire le ſervice périodique de veiller à la garde & à la conduite du bâtiment pour être remplacés dans les mêmes ſoins par d'autres Officiers & d'autres gens du même équipage, cette mutation eſt un changement de quart. Lorſqu'un vaiſſeau a eu ſes voiles amurées ſur un côté & qu'on vient à les amurer ſur le côté oppoſé, il y a un changement d'amure.

CHANGER. v. a. 1°. C'eſt très-ſouvent mettre à gauche ce qui eſt à droite & réciproquement, & cette définition convient pour l'intelligence des phraſes ſuivantes, changer la barre du gouvernail, *to ſhift the helm* ; changer d'amures, ou les amures des voiles, *to change the tack* ; changer l'écoute des focs ou des voiles d'étai, *to ſhift over the jibb and ſtay ſail ſheet.* — 2°. C'eſt déplacer une choſe pour la remplacer par une autre, comme quand on dit changer un mât, une vergue ; changer des manœuvres ou des cordages ou des voiles ; changer une vergue, &c. — 3°. C'eſt varier la poſition d'un objet. On change ainſi un vaiſſeau de place ; *to ſhift a ſhip*, on change ſon arrimage ; *to rummage the hold.* — Le mot changer eſt pris auſſi dans d'autres acceptions. On change les voiles d'un vaiſſeau, lorſque le vent frappant ſur une de leurs faces (fig. 6. V), on leur fait préſenter la face oppoſée, à ſon impulſion. C'eſt ainſi qu'on change l'artimon, *to change the mizen* ou la brigantine, *to gybe* ou les huniers ou les voiles de l'avant, *to have all hale.* — On change le quart, *to ſet the watch* en faiſant remplacer, dans le ſoin de la garde & de la conduite d'un bâtiment, ceux qui ont fait le ſervice ou le quart pendant un temps déterminé, par d'autres perſonnes qui doivent après eux remplir les mêmes fonctions. — Un vaiſſeau change de bord ou de bordée, *to veer or tack about* lorſqu'après avoir préſenté un côté au vent, on le fait tourner ſur lui-même pour recevoir l'impulſion du vent du côté oppoſé. — Un vaiſſeau change de route, lorſqu'il dirige ſa route ſur un air de vent différent de celui qu'il ſuivoit précédemment ; *to lade the head the other way* ; & il change de N quarts où le vent change de N quarts, *to ſhift N points*, lorſqu'une nouvelle direction de ſa viteſſe fait un angle de N quarts ou de N fois 11°. 15.° avec la direction précédente de cette même viteſſe.

CHANTER. v. n. *To ſong.* C'eſt faire certains cris de convention, pour donner le ſignal, de l'inſtant ou pluſieurs hommes employés à une même opération, doivent réunir leurs efforts & agir tous

enſemble. — La maniere de chanter où le cri de convention eſt variable ſuivant les chanteurs.

CHANTEUR. ſ. m. Ouvrier qui agiſſant concurremment avec d'autres, leur donne le ſignal, par un cri de convention, du moment où ils doivent déployer enſemble toutes leurs forces, pour produire par leur réunion, un effet déterminé, qui exige non ſeulement toutes ces puiſſances, mais auſſi leur concours ſimultané.

CHANTIER. ſ. m. Ce mot a diverſes acceptions : 1.° c'eſt l'eſpace ou le champ ſur lequel on prépare les pieces qui doivent compoſer un vaiſſeau, & il eſt nommé chantier de conſtruction *ship wright's yard* : 2.° on donne ce nom aux piles de bois ſur leſquelles repoſe un vaiſſeau pendant ſa conſtruction, *ſtocks* ; de là vient que, dans cet état, un vaiſſeau eſt dit être ſur les chantiers, *on the ſtocks*.. — 3.° Dans les ports on donne le nom de chantiers, à pluſieurs ateliers où des pieces de bois ſont travaillées pour différens ouvrages : 4.° l'eſpace ſur lequel, dans un port on arrange les bois propres à être employés à la conſtruction des bâtimens de mer, porte auſſi le nom de chantier des bois de conſtruction, *timber yard* : 5.° le lieu qui dans un port eſt uniquement deſtiné aux travaux qu'exige la conſtruction des canots & des chaloupes reçoit par cette raiſon le nom de chantier des canots & chaloupes : 6.° dans un vaiſſeau, on nomme chantier de chaloupe & canot, *ſcantlings* une eſpece de berceau ſur lequel ſont placés ces bateaux, de maniere qu'ils ne puiſſent être déplacés quelque ſoit l'agitation de la mer : 7.° on nomme quelquefois chantier à commettre, dans une corderie, ce qui eſt nommé plantage dans une autre. Voy. Plantage. 8.° comme dans un port il y a des chantiers où ſont travaillées des pieces de bois, & des ateliers où d'autres ouvriers s'occupent d'autres travaux de différens genres, on nomme commiſſaire des chantiers & ateliers, l'officier d'adminiſtration, qui tient la matricule des ouvriers, qui dreſſe les rôles des paiemens de leurs journées, &c. : 9.° enfin on dit d'une piece de bois, qu'elle eſt en chantier, lorſqu'elle eſt ſous la main de l'ouvrier qui lui donne la forme exigée par ſa deſtination.

CHANTOURNAGE. ſ. m. Art, de chantourner une piece de bois, c'eſt-à-dire, de donner à cette piece lorſqu'elle n'a qu'une ſeule face travaillée & bien déterminée, la forme que doivent avoir ſes autres faces relativement à la premiere.

CHANTOURNER. v. a. Un charpentier eſt-il chargé de tailler une piece de bois de maniere qu'elle convienne à la place qu'elle doit occuper, par exemple dans un vaiſſeau ? il ne connoît ordinairement que le contour ou le modele du contour d'une des arrêtes

principales de cette pieee, ainſi que les angles que doivent faire entr'elles deux faces voiſines de cette piece quadrangulaire dont cette arrête eſt la ſection commune, & les épaiſſeurs que doit avoir cette piece lorſqu'elle eſt parfaitement achevée. En conſéquence, après avoir ſatisfait à ces premieres directions, il lui reſte encore à donner aux autres faces les diverſes largeurs qu'elles doivent avoir, & conformer ces dernieres faces d'après les largeurs particulieres qui leur ſont aſſignées, c'eſt chantourner la piece qui eſt ébauchée par les précédentes opérations, c'eſt en achever le travail & établir tous les rapports qui doivent régner entre ſes dimenſions dans tous les points de ſon étendue.

Chape. ſ. f. Dans une bouſſole c'eſt un petit cône creux, de cuivre, dans le fond duquel on place ſouvent & à ſon ſommet une petite pierre d'agathe. Cette chape eſt fixée au milieu de la longueur d'une aiguille aimantée qui eſt percée pour la recevoir, & c'eſt par elle que cette aiguille repoſe ſur un pivot vertical autour duquel ſes mouvemens deviennent ainſi parfaitement libres. — Dans une corderie de marine, on nomme chape de traîne, une traverſe qui croiſe les montans de la traîne & qui ſert à porter les palonnes dont l'uſage eſt indiqué au mot palonne. — Dans une gabarre ou dans un gabarot, on donne le nom de chape, à une barre horiſontale qui eſt placée à l'extrêmité quarrée de ces bateaux, afin qu'elle ſerve de repos aux bouts de quelques bordages extérieurs qui ſont cloués ſur une telle piece. Comme les coupes verticales & tranſverſales de ces bateaux ont la forme de quadrilatere, leur avant & leur arriere ne ſont terminés que par des plans inclinés dont ces barres ou ces chapes ſont les limites ſupérieures.

Chapeau. ſ. m. Dans un vaiſſeau on donne ce nom à la partie ſupérieure d'un bâti de charpente qui eſt établi verticalement pour ſervir de ſupport à une petite cloche. — C'eſt auſſi le nom de la cheminée ou d'un tuyau de cheminée qu'on fixe ſur le panneau qui forme le ciel de la cuiſine dans un vaiſſeau. — Dans une corderie c'eſt le nom d'une planche épaiſſe, & demi-circulaire qui eſt placée verticalement au-deſſus d'une roue à filer & dans le même plan. Cette planche porte ſur ſon contour, pluſieurs molettes qui ſervent à attacher les extrêmités des fils, lorſqu'à l'aide de la roue, dont on a parlé, les cordiers s'occupent à filer du chanvre; parce qu'alors le cordon qui embraſſe cette roue paſſe auſſi ſur toutes les molettes, & les oblige à tourner chacune ſur leur axe particulier, pour produire le tortillage du chanvre, & ſa transformation en fil de groſſeur convenable. — Enfin, le chapeau d'un maître, d'un patron, ou d'un capitaine de bâtimens de commerce, eſt un pré-

ſent de convention qui leur eſt aſſuré au terme d'un voyage, ou pour le tranſport de quelques marchandiſes. On connoît cette attribution ſous le nom de chapeau de maître.

CHAPELET. ſ. m. On donne ce nom, a une ſuite de petites roulettes, qui placées verticalement, ſont encaſtrées ſur les bords de la baſe inférieure de quelques cabeſtans, afin d'empêcher les cordages, qui enveloppent ſucceſſivement leur fuſée, lorſqu'ils tournent, de deſcendre au-deſſous de ces roulettes. C'eſt à cet effet, que ces roulettes logées dans l'épaiſſeur d'un cabeſtan, en dépaſſent les bords de quelques pouces; & elles ont été imaginées pour contribuer en tournant ſur elles-mêmes, à faire remonter le long de la fuſée les tours de cordage qui tendent à ſe placer plus bas; elles devroient ainſi diſpenſer de choquer, mais elles ſont ſouvent employées ſans ſuccès. — On nomme pompe à chapelet celle qui ſert à élever de l'eau par le moyen d'une ſuite de plateaux horiſontaux, enfilés par une même chaîne ſans fin, & fixés ſur ſa longueur de diſtance en diſtance. Cette chaîne parcourt le corps de la pompe, & ſes plateaux circulaires, qui ont un diametre preſque égal au diametre intérieur de cette pompe, forcent l'eau qu'ils rencontrent dans leur mouvement à s'élever comme eux & avec eux juſqu'à une hauteur néceſſaire.

CHAPELLE. ſ. f. La chapelle d'un vaiſſeau comprend tous les objets néceſſaires à un aumônier pour remplir à bord toutes ſes fonctions ſacerdotales. — On dit d'un bâtiment qu'il fait chapelle, *to chapel, to broach to*, lorſque par la négligence du timonier, ou par la difficulté de gouverner, ou par quelqu'accident particulier, le vent qui frappoit dans ſes voiles, vient ſubitement à diriger ſon impulſion ſur leur face antérieure. Cet événement, dans une tempête, eſt ſuivi quelquefois de funeſtes conſéquences.

CHARBONNIER. ſ. m. Nom diſtinctif des bâtimens qui ne ſont employés qu'au tranſport du charbon de terre.

CHARBONNIERE. ſ. f. La grande voile d'étai d'un vaiſſeau eſt ſouvent déſignée ſous ce nom, parce que ſa couleur eſt ordinairement altérée par la fumée qui s'éleve des cuiſines au-deſſus deſquelles elle ſe trouve placée.

CHARGE. ſ. f. La charge d'un vaiſſeau *burthen*, eſt la grandeur du poids que la forme déterminée de ſa carene lui permet de porter. Si on excede cette grandeur, alors on dit que le bâtiment eſt chargé, à morte-charge, *over loading*, ou couler à bas; s il n'a reçu que la moitié des poids qu'il eſt ſuſceptible de porter ſans danger, on dit alors qu'il n'a que demi-charge; comme on dit qu'il eſt en charge ou qu'il prend charge, lorſqu'il reçoit ou lorſqu'on embarque les diverſes parties qui com-

poſent ſa cargaiſon. — Quelquefois les objets à embarquer exigent par leur grande longueur qu'on les introduiſe, dans le bâtiment qui doit les recevoir, par une ouverture pratiquée dans la poupe de ce bâtiment; & une telle ouverture porte alors le nom de ſabord de charge. On donne auſſi le nom diſtinctif de ligne d'eau en charge, *load water line*, à une ſection horiſontale qu'on peut imaginer faite dans un bâtiment, à fleur d'eau, lorſqu'il a reçu ſa charge complette, ou lorſqu'il s'enfonce dans l'eau juſqu'au terme indiqué & preſcrit par le conſtructeur. — Un bâtiment de charge eſt ainſi nommé, lorſqu'avec une longueur, une largeur & une profondeur déterminées, il eſt, par ſa forme large & arrondie, ſuſceptible de porter des poids plus conſidérables que les bâtimens de mêmes dimenſions, & dont les carènes ſont conformées pour la marche. — Dans les corderies, on nomme charge du quarré, la quantité des poids qu'on établit ſur ce traineau, & qui ſervent à modérer ſa vîteſſe, afin que le commettage des cordages, auquel il eſt utile, ſoit régulier & convenablement ſerré. Cette charge ſuivant la groſſeur des cordages commis, varie de 7000 liv. à 600 liv. La ſignification du mot charge, en artillerie, eſt aſſez connue, & il eſt peu néceſſaire de définir ici ce qu'on entend en mer comme à terre, par une charge de canon, *shot*, charge de combat, de ſalut, à mitrailles, double charge, &c.

Chargement. ſ. m. *Loading or cargo.* Ce mot ſignifie quelquefois l'action de charger un vaiſſeau; & quelquefois auſſi il déſigne l'enſemble des objets qui ſont chargés. — Un vaiſſeau en chargement, eſt celui qui reçoit les diverſes parties de ſa cargaiſon. Alors il prend ſon chargement ou les marchandiſes, qu'il eſt deſtiné à tranſporter; & lorſque tout eſt embarqué il eſt dit avoir ſon chargement. — Un bâtiment de tranſport qui eſt ſans miſſion, & qui en attend une quelconque ou déterminée, eſt dit chercher ou demander un chargement.

Charger. v. a. Un vaiſſeau marchand charge lorſqu'il reçoit ſa cargaiſon, & il eſt chargé lorſque cette opération eſt achevée. *To be bound.* — La perſonne qui dépoſe cette cargaiſon dans un vaiſſeau, eſt dite le charger, *to load*; & ſi elle la deſtine à être tranſportée à telle place, elle le charge pour le lieu déſigné: où le vaiſſeau eſt chargé pour ce lieu, *to be bound to N place.* — Lorſque cette cargaiſon conſiſte, en ſel, ou en grains, &c. ces objets ſont quelquefois entaſſés à bord comme dans des greniers, & on dit alors qu'ils ſont chargés en greniers, *laden in bulk.* — Un bâtiment eſt chargé en cueillette, *to load a ship with goods belonging to ſeveral owners*, lorſque divers particuliers, indépendans les uns des autres y dépoſent ſéparément un nombre plus ou moins grand d'objets de

cargaiſon. --- Une perſonne charge un vaiſſeau à fret, ou un vaiſſeau charge à fret *to take in freight*, lorſque ce vaiſſeau eſt loué par ſon propriétaire à une ou pluſieurs perſonnes qui le chargent de marchandiſes ou de choſes quelconques deſtinées à être tranſportées dans un lieu déterminé. --- Quoiqu'il fut à propos qu'un vaiſſeau fut flottant lorſqu'il reçoit ſa cargaiſon, cependant il arrive quelquefois qu'on le charge pendant qu'il reſte échoué, & alors on dit qu'il eſt chargé à ſec. --- Charger un bâtiment, c'eſt lui donner toute la cargaiſon qu'il peut porter; & charger dans un bâtiment, ce n'eſt que mettre à bord, une partie plus ou moins grande de cette cargaiſon. --- Charger à couler bas *to over load*, c'eſt faire porter à un bâtiment une quantité de poids, plus grande que ſa forme & ſa ſûreté ne le permettent. --- On dit, dans un autre ſens, qu'un vaiſſeau eſt chargé, par un grain, par un coup de vent, *laid upon her ſide by a ſudden guſt of wind*, lorſqu'on veut exprimer tout le poids de l'impulſion d'un vent violent & imprévu, ſur les voiles déployées de ce bâtiment. Si, dans ces circonſtances, le vent & la mer le pouſſent vivement ſur une côte, ou ſur une terre quelconque, alors on dit qu'il eſt chargé en côte, *embayed on a lee ſhore with the hard wind*. --- Enfin, charger une pompe, *to fetch the pump*; c'eſt, avant de l'employer, & pour en accélérer le ſervice, verſer de l'eau au-deſſus du piſton, afin que celui-ci, toujours groſſier, puiſſe aider à faire le vuide plus aiſément & plus ſûrement. Sans cette précaution, l'air extérieur communiqueroit avec le corps de pompe pendant le jeu du piſton & retarderoit ainſi l'effet de la machine.

CHARGEUR. ſ. m. *Owner.* Titre d'une perſonne qui, pour ſon compte ou pour celui de ſes commettans, charge un bâtiment, qu'il a pris à fret ou à loyer. --- On donne auſſi ce titre au canonnier qui eſt prépoſé pour charger un canon.

CHARIER. v. a. Une eau courante qui entraîne avec elle ou des glaçons ou du ſable, &c. Charie du ſable, des glaçons, &c. --- On dit auſſi dans un autre ſens qu'un bâtiment charie de la voile, ou qu'on lui fait charier de la voile, *to crowd ſail, to cary a deal of ſail, to ſtretch*; & c'eſt lorſqu'on lui fait préſenter à l'impulſion du vent une voilure ſi étendue, qu'il deviendroit imprudent & dangereux de l'augmenter. Les manœuvriers ne ſe tiennent ainſi ſur ces limites, que dans des circonſtances extraordinaires, où ils ſont menacés de dangers très-preſſans.

CHARIOT. ſ. m. Ce mot ſignifie, pour les uns, ce que d'autres nomment traîne, dans les corderies. Voyez traîne.

CHARNIER. ſ. m. *Scutled cask, water jars.* Barrique placée ſur le gaillard d'un vaiſſeau pour contenir l'eau qui eſt diſtribuée journel-

lement à tout l'équipage. Aſſiſe ſur un de ſes fonds, elle eſt ouverte par l'autre ou fermée à volonté par le moyen d'une couverture à charniere qui eſt retenue au beſoin dans ſa place par un cadenat.

CHARPENTIER. ſ. m. Artiſan qui taille ou travaille des pieces de bois avec la hache & l'herminette, ſoit pour conſtruire des bâtimens de mer, ſoit pour préparer leurs mâts, leurs vergues, & une infinité d'objets acceſſoires, comme gouvernail, pompe, cabeſtan, &c. Il y a pluſieurs claſſes de charpentiers qui ſont diſtinguées par leurs ouvrages particuliers. Les charpentiers de vaiſſeau, *carpenter of a ship*, ſont ceux dont l'art eſt de conſtruire des vaiſſeaux. — Les charpentiers de groſſes œuvres ſont employés aux acceſſoires dont nous venons de parler. — Les charpentiers d'une même claſſe ont auſſi entr'eux des titres qui les diſtinguent ſuivant leurs talens ou l'ancienneté de leurs ſervices. Les uns ſont maîtres charpentiers, d'autres ſont nommés ſeconds, *carpenter's mates* ou contre-maîtres charpentiers; d'autres enfin ſont aides & garçons charpentiers *carpenter's crew*.

CHARTE-PARTIE. ſ. f. *Charter party*. Tranſaction paſſée entre un nogociant & le propriétaire ou le capitaine d'un bâtiment de mer pour fixer le prix & les conditions auxquels doit ſe faire le tranſport de certaines marchandiſes d'un lieu dans un autre déterminé. Ce contrat ne paroît porter le nom de charte-partie que parce qu'anciennement il étoit coupé en deux parties égales, dont chacune reſtoit entre les mains de chaque contractant. On y ſtipule le port du bâtiment, le nom du capitaine & de l'affréteur, le lieu de la deſtination des effets à tranſporter, le prix du fret & les autres conditions dont les parties peuvent convenir.

CHASSE. ſ. f. *Chace*, *chaſing*. Pourſuite. Un vaiſſeau donne la chaſſe à un autre, *to chace*, *to give a ship the chace*, lorſqu'il le pourſuit pour l'atteindre & le combattre. Celui qui fuit l'ennemi, eſt dit prendre chaſſe, *to fly from*, *to ſtand away from*, *to sheer off*; celui qui continue de le pourſuivre, ſoutient la chaſſe, *to make a running fight*; & c'eſt lever la chaſſe, que d'abandonner la pourſuite commencée d'un bâtiment ou de ceſſer de le ſuivre.

CHASSÉ. adj. *Chaced ship*. Titre diſtinctif & momentané d'un bâtiment qui fuit devant un ennemi.

CHASSE-MARÉE. ſ. m. *Fish machine*. Eſpece de barque pontée, qui porte deux mâts preſque verticaux & gréés de deux voiles quarrées (fig. 32, V.). Elle eſt en uſage ſur-tout ſur les côtes de Bretagne & les navigateurs trouvent ſa forme très-avantageuſe au ſervice qu'ils en attendent. Ses vergues ſont ſuſpendues, non par

le milieu de leur longueur, mais par un point qui eſt au tiers de cette même longueur ; ce qui fait donner à leurs voiles le nom de voiles au tiers, ou voiles à bourcet.

CHASSER. v. a. *To chace or purſue a ship.* Pourſuivre un bâtiment ennemi, ou lui donner chaſſe. Voyez chaſſe. --- Chaſſer au vent, *to chace, to windward :* & chaſſer ſous le vent, c'eſt pourſuivre un bâtiment qui eſt au vent ou qui eſt ſous le vent du chaſſeur. --- Chaſſer la terre, *to look out for the land,* c'eſt courir pour s'en approcher & pour la reconnoître. --- On dit auſſi par extenſion des nuages, qu'ils chaſſent du nord ou du ſud ou du large, lorſque leur direction eſt du nord au ſud ou du ſud au nord, ou de la mer vers la terre. --- Enfin chaſſer des chevilles, c'eſt les forcer, à coup de maſſe, de s'enfoncer dans des trous dont le diametre eſt inférieur à celui de ces chevilles.

CHASSER. v. n. *To drive.* Un vaiſſeau, qui ne peut être retenu dans une place déſignée, par les ancres dont les pattes ſont engagées dans le fond de la mer, lorſque le vent eſt violent & les lames élevées, eſt dit chaſſer ſur ſes ancres, *to dragg the anchors.* L'impulſion des vagues, ou celle du vent ou celle d'un courant rapide forcent, dans ces cas-là, les ancres mouillées de labourer le ſol qui ne peut leur offrir une réſiſtance ſuffiſante pour vaincre ou anéantir l'effet de ces puiſſances. Un vaiſſeau ainſi entraîné, avec ſes ancres après lui, quelquefois vient choquer un autre bâtiment, & alors on dit qu'il a chaſſé ſur ce bâtiment ; *to fall or to drive a board of a ship.*

CHASSEUR. ſ. m. *Chacing ship.* Titre relatif d'un bâtiment qui en pourſuit un autre, ou qui lui donne chaſſe. Voy. Chaſſe. --- Un vaiſſeau qui s'avance, au-devant d'une armée, pour aller à la découverte d'un ennemi eſt auſſi nommé chaſſeur d'une armée ; & donner ordre aux bâtimens qui rempliſſent ce ſervice, de rejoindre l'armée, c'eſt rappeller les chaſſeurs, *to call in ships from chacing.*

CHAT. ſ. m. Crochet en fer, qui a pluſieurs branches (fig. 5 & 67, M.) recourbées, divergentes, mais réunies à une ſeule tige commune. On en fait uſage pour ſoulever le cable tendu d'une ancre mouillée, ſoit pour faire paſſer une chaloupe ſous ce même cable afin de le viſiter dans divers points de ſa longueur, ſoit pour défaire les tours que peut avoir fait avec ce cable, celui de l'ancre d'affourche ou de toute autre ancre mouillée. (Voy. Tour dans les cables.) Les chats à cinq branches ſont les plus forts & ſervent ſur-tout à retirer du fond de l'eau des objets peſans, qui ſont tombés, ou qui ont été jetés à la mer, dans une eau peu pro-

fonde. --- Les hunes ont une ouverture nommée trou du chat. Voy. ce mot.

CHATTE. ſ. f. *Catt, tender, lighter.* Petit bâtiment de charge qui ſert quelquefois d'allege. Voy. Allege. C'eſt une eſpece de gabarre qu'on emploie & pour des voyages de cabotage & pour faciliter le chargement ou le déchargement des grands vaiſſeaux.

CHAUDRON. ſ. m. L'ouverture inférieure d'un tuyau de pompe eſt recouverte d'une calotte hémiſphérique en plomb, qui eſt percée de pluſieurs trous pour laiſſer un paſſage à l'eau qu'on doit élever ou pomper, & pour le fermer aux ordures groſſieres qui pourroient monter avec elle. Cette calotte eſt nommée chaudron de pompe. --- On donne auſſi le nom de chaudron d'habitacle, à une pareille calotte en cuivre qui eſt placée au-deſſus de la lampe dont on ſe ſert à bord d'un vaiſſeau pour éclairer les bouſſoles renfermées dans l'habitacle.

CHAUFFAGE. ſ. m. *Breaming.* Action de chauffer un vaiſſeau ou de brûler ſur la ſurface de ſa carene le vieil enduit de brai dont elle eſt recouverte. --- On nomme auſſi chauffage, la paille ou la brande qui ſert dans cette opération ; *breaming fuel.* --- Le bois à brûler embarqué dans un bâtiment pour le ſervice des cuiſines eſt déſigné ſous le nom de bois de chauffage.

CHAUFFER. v. a. *To bream.* Brûler avec des fagots de brande, de genet, &c., qui ſont portés par de longues fourches, tout l'enduit dont eſt recouverte la carene d'un vaiſſeau. Cette opération a pour but de mettre parfaitement à découvert & les bordages & les têtes des chevilles ou des clous qui les attachent ainſi que leurs joints ou les coutures qui ont été calfatées ; afin qu'on puiſſe viſiter avec ſoin la carene & la réparer au beſoin. --- Chauffer une ſoute de vaiſſeau, c'eſt placer au milieu de ces compartimens, des chaudieres pleines de braiſe afin de diſſiper toute trace d'humidité. --- Chauffer des planches ou des bordages, c'eſt les placer dans une étuve, ou au-deſſus d'un feu clair & vif, pour les rendre plus faciles à être courbées, ou pour leur faire prendre une forme aſſortie à la place qui leur eſt aſſignée.

CHAVIRER. v. n. C'eſt être renverſé ſens deſſus-deſſous. Un vaiſſeau eſt dit chavirer à la mer, *to over ſet*, lorſque tournant ſur lui-même, ſa quille s'éleve au niveau de l'eau. Si le vent ſubit & violent le place dans cette périlleuſe ſituation, ou ſi c'eſt l'effet des vagues de la mer, alors il eſt dit faire capot. --- C'eſt par extenſion que les marins emploient ce même mot pour exprimer le renverſement d'un objet quelconque ; & c'eſt ainſi que chavirer un cable, qui eſt roué ſur lui-même, comme on le voit (fig. 43, C.)

n'eſt autre choſe que retourner ſes divers plis en les renverſant ſucceſſivement dans un ordre oppoſé, les uns ſur les autres.

Chaumard. ſ. m. Forte piece de chêne, dont on voit la forme (fig. 37, C.). Son pied, à bord d'un vaiſſeau, repoſe ſur un bau du premier pont, & il eſt lié au bau ſupérieur, qui dans le ſecond pont eſt immédiatement en arriere de l'étambrai du grand mât. Sa tête s'éleve verticalement, de quelques pieds au-deſſus de ce ſecond pont, & porte quatre mortaiſes où ſont logées autant de rouets en cuivre. C'eſt à l'aide de ces rouets que des cordages ſont employés avec plus de commodité & plus d'économie de forces, à hiſſer ou élever la grande vergue à la hauteur où elle doit être placée. Il y a quelquefois un chaumard pareil auprès du mât de miſaine & pour le même ſervice.

Cheber. ſ. m. *Xebeck*. Petit bâtiment de guerre, employé ſur la méditerranée. On l'arme de 12 à 22 canons ; & il peut naviguer à l'aide du vent ou des rames. Dans cette claſſe particuliere de bâtimens, les uns ſont gréés de voiles quarrées, ſemblables à celles des vaiſſeaux avec une mâture à pible ; d'autres ont des voiles latines ou triangulaires avec une mâture aſſortie à cette eſpece de voilure qui eſt portée par des antennes. Les figures, (16 & 24, V.) préſentent ces différentes voilures. — Leur port eſt de trois à quatre cent tonneaux. Ils ſont armés d'un fort éperon & leur arriere eſt terminé par une galerie qui s'avance beaucoup en dehors de l'arcaſſe.

Chef. ſ. m. Il y a dans la marine des chefs d'eſcadre *commodore*, ou des officiers généraux qui diſtingués par ce titre ont le rang de maréchaux de camp & ſont placés entre la claſſe des capitaines de vaiſſeau & celle des lieutenant-généraux des armées navales.... Il y a des chefs de diviſion, ou des officiers qui commandent à terre des diviſions du corps de la marine. — Dans une armée navale, rangée en ligne de bataille, le vaiſſeau qui eſt à la tête de la ligne, eſt nommé le chef de file. On donne auſſi ce nom à l'officier qui commande un tel bâtiment. — Dans un département, le premier des ingénieurs conſtructeurs ou des ingénieurs des bâtimens civils, eſt auſſi diſtingué par le titre comme par les droits d'ingénieur en chef. — Dans une corderie, le fileur, le plus habile de tous ceux qui filent à l'aide d'une même roue, celui qui le premier commence un fil, & qui détermine par la groſſeur & le tortillement du fil qu'il prépare, la maniere de travailler des autres fileurs, reçoit le nom de chef de roue. — A bord d'un vaiſſeau, on nomme chef de gammelle, celui qui, entre ſes commenſaux, eſt chargé des approviſionnemens & de la direction de tout ce qui regarde le ſervice de la table. — On nomme auſſi chef de plat celui qui reçoit

les vivres de ſept hommes de l'équipage, dans la diſtribution générale qui en eſt faite chaque jour, & qui les partage avec eux. — Dans un chantier, on donne le nom de chefs de pieces, aux ouvriers intelligens, qui dirigent la forme du travail d'autres ouvriers; qui tracent les contours qu'on doit donner à des pieces de bois, & qui déſignent les dimenſions qu'elles doivent avoir dans divers points de leur longueur.

CHELINGUE. ſ. f. Bateau plat ou à fond plat, qui eſt en uſage ſur la côte de Coromandel. Ses bordages ſont couſus enſemble, & il eſt d'une ſi grande légereté avec des formes très-larges que ſon tirant d'eau eſt toujours peu conſidérable. Il eſt mu ou par des rames, ou à l'aide du vent.

CHEMIN. ſ. m. *Head way*. Eſpace parcouru par un vaiſſeau. Ce mot doit être ainſi diſtingué par cette ſignification, du mot aire qui eſt ſynonime avec viteſſe, parce que le même chemin peut être fait avec une viteſſe plus ou moins grande. Cependant les marins, parlant d'un bâtiment, diſent quelquefois qu'il fait beaucoup de chemin, *to have fresh way trorgh the water*, lorſqu'ils veulent exprimer qu'il s'avance dans l'eſpace avec une grande viteſſe; de même faire du chemin, *to be under way*, eſt un diminutif; & annonce ſeulement qu'un vaiſſeau a une certaine viteſſe, quoique foible, mais ſuffiſante pour faire obtenir les effets néceſſaires du gouvernail. Ce mot chemin exprime donc, quelquefois la viteſſe d'un vaiſſeau, mais plus ſouvent il ne déſigne que la longueur de l'eſpace qu'il a parcouru, *ship's way*. C'eſt dans ce dernier ſens qu'on diſtingue dans la route faite par un vaiſſeau, la quantité dont il s'eſt avancé ou au nord, ou au ſud, ou à l'eſt, ou à l'oueſt, ou en latitude, par les noms de chemin nord, *northing*, ſud, *ſouthing*, eſt, *eaſting*, & oueſt, *weſting*; chemin en latitude ou en longitude; & ſi ſa route prolongée l'a porté en avant du point où il étoit préſumé être parvenu, on dit qu'il eſt de N lieues de chemin en avant, *fore reaching*.

CHEMISE. ſ. f. Lorſque les parrois de la cale d'un vaiſſeau ſont recouverts intérieurement de toile ou de natte pour garantir de toute humidité, les marchandiſes qui ſont chargées ſur ce vaiſſeau, on nomme cette enveloppe chemiſe de chargement. — Une toile eſt-elle imprégnée d'huile, & pénétrée d'artifices ou de matieres inflammables, pour être propre, à être attachée extérieurement à un bâtiment de mer, & à y produire un incendie prompt & violent? On lui donne le nom de chemiſe ſouffrée, *curtain*, ou de chemiſe à feu, *chemiſe*. — On donne quelquefois le nom de chemiſe de hunier à une partie de cette voile, qui eſt pliée ſur elle-même & appliquée le long du mât de hune, lorſque cette voile eſt ſerrée.

CHENAL. ſ. m. *Channel.* Canal étroit & reſſerré, où la mer qui le remplit a une profondeur ſuffiſante pour le paſſage des bâtimens. Un tel canal s'avance quelquefois entre deux terres ; & quelquefois on donne ce nom à un paſſage ouvert entre des rochers, ou des iſles, ou des bancs, ou des hauts-fonds, ou des écueils quelconques. C'eſt alors, dans le fond de la mer, une partie plus excavée qui ſe prolonge directement dans les intervalles qui ſéparent ces dangers, & ſa direction étant ſouvent ſinueuſe & variable, des baliſes, ou des marques, ou des ſignaux convenus indiquent aux vaiſſeaux qui s'engagent dans de telles iſſues, comment ils doivent gouverner pour ne pas s'en écarter.

CHENALER v. n. *To ſail trough à channel*, paſſer dans un canal ; (Voy. Canal.) & en ſuivre exactement toutes les ſinuoſités pour éviter les dangers qui pourroient réſulter de la moindre déviation. Il faut à cet effet connoître parfaitement les profondeurs de l'eau dans les divers points de la longueur du canal qu'on parcourt, ainſi que les écueils, les courans & les remoux, comme les directions des marées.

CHERCHER. v. a. *To queſt.* Les navigateurs qui reviennent d'un voyage de long cours, cherchent la ſonde ou la terre, c'eſt-à-dire, cherchent à découvrir, ou la profondeur de la mer lorſqu'ils ſe croient dans le voiſinage des côtes, ou des terres dont la vue les éclaire ſur leur poſition en longitude ou en latitude. Incertains, comme ils le ſont preſque toujours, ſur la route réelle qu'ils ont faite, ils ſont empreſſés à venir reconnoître tout ce qui peut ſervir à rectifier les erreurs qui ont été commiſes, ou ſur la longueur du chemin où ſur ſa direction ; c'eſt pourquoi lorſqu'ils parviennent ſuivant leur eſtime, dans des mers dont les cartes annoncent la profondeur, ils cherchent s'ils peuvent la meſurer, c'eſt-à-dire, s'ils peuvent en atteindre le fond avec une ligne de ſonde de cent braſſes de longueur. De même ils cherchent la terre ou la vue de terre, lorſqu'ils s'en eſtiment à une diſtance qui leur permettroit de l'appercevoir afin, qu'après ces reconnoiſſances ou après s'être aſſurés du lieu du globe où ils ſont parvenus, ils puſſent diriger convenablement la route qui leur reſte à faire & arriver plus ſûrement enfin, au terme de leur deſtination. — Chercher un port, ſignifie quelquefois ſe donner des ſoins pour trouver un port très-connu, parce qu'on eſt dans l'incertitude ſur la véritable poſition où on eſt relativement à un tel port. Quelquefois auſſi, c'eſt, en naviguant près d'une côte nouvelle ou inconnue, chercher à découvrir ſi dans ſes ſinuoſités ou ſes coupures, elle ne préſente pas un port quelconque où des navigateurs pourroient au beſoin ſe refugier & ſe mettre à l'abri des vents ou de la mer.

CHEVALET. ſ. m. Treteau. Il y en a dans les corderies pour ſervir de ſupports aux faiſceaux de fils qui ſont étendus dans toute leur longueur, lorſqu'ils ſont deſtinés à compoſer un cordage. Ils ſervent auſſi de ſupports aux cordages pendant qu'on travaille à les commettre. Ceux-ci portent le nom de chevalets de commetteur ; *truſſels*, *ſtake head*. Le chanvre avant d'être filé eſt battu ſur une planche verticale pour en dégager les chenevottes qui peuvent y être mêlées, & cette planche eſt quelquefois nommée chevalet d'eſpadeur. — Dans l'attelier de la garniture, c'eſt-à-dire dans l'attelier où les cordages ſont préparés & deſtinés à devenir ou des haubans ou des étais ou toute autre manœuvre d'un vaiſſeau, il y a des chevalets preſque ſemblables & dont les uſages ſont les mêmes ſous le nom de chevalets de garniture, *truſſels*. — Enfin dans les chantiers il y a auſſi des chevalets pour faciliter le ſciage des bois propres à la conſtruction des vaiſſeaux.

CHEVAUCHER. v. a. Un cordage en chevauche un autre lorſqu'il le croiſe tandis qu'il devroit lui reſter parallele, ou en être éloigné. Les manœuvres d'un vaiſſeau, lorſqu'elles ſe chevauchent, s'embarraſſent réciproquement, & dans cet état, il devient moins facile & quelquefois impoſſible d'en diſpoſer ſuivant l'exigence des cas.

CHEVET. ſ. m. Ou couſſin de bittes. On donne ce nom à une piece demi-cylindrique *oc* (fig. 35. C) de bois de peuplier ou de ſapin qui eſt placée en arriere des bittes pour recouvrir leur traverſin. Ce bois tendre & arrondi, ſert à rendre plus doux le frottement du cable lorſqu'on le fait gliſſer & autour de ce couſſin & autour d'un des montans de bittes.

CHEVILLAGE. ſ. m. Ce mot exprime, ou l'art de placer les chevilles qui lient enſemble les pieces compoſantes d'un vaiſſeau, ou l'opération même qui eſt le but de cet art, ou l'ouvrage exécuté dans cette opération ; & les marins lui donnent, ſuivant les circonſtances, ces diverſes acceptions. Ils diſent ainſi quelquefois que, dans l'art de bâtir des vaiſſeaux, le chevillage eſt fondé ſur des regles dont l'expérience a démontré l'importance & la néceſſité ; qu'à telle époque on travaille au chevillage de tel vaiſſeau ; & enfin que le chevillage de tel bâtiment n'a été fait ni avec ſoin ni avec intelligence.

CHEVILLE. ſ. f. *Bolt*. On diſtingue dans la marine pluſieurs eſpeces de chevilles en fer. Les unes ſont cylindriques, d'autres ſont quadrangulaires *ſquare bolt*, & portent le nom de boulons ; d'autres ſont unies d'une extrêmité à l'autre & ſont nommées goujons *rog bolt*, *or common bolt* ; d'autres ſont terminées par une tête, ou groſſe & arrondie, ou platte, ou quarrée, *ſquare headed bolt*, ou à facettes ; d'autres ſont à barbe ou à grille, *rag bolt* par ce que leur petit

bout eſt dentelé ſur ſes arrêtes ; d'autres ſont nommées à goupilles, *fore lock bolt*, parce que leur petit bout eſt percé longitudinalement pour recevoir une goupille. — D'autres ſont à œillet, *eye bolt*, parce que leur tête a une forme annulaire ; d'autres, travaillées comme les précédentes, portent de plus une boucle mobile dans l'œillet, & ſont nommées chevilles à boucles *ring bolts* ; d'autres ſont à croc, *hook bolt*, parce que leur tête forme un crochet. On voit (fig. 89. C.) la plupart de ces chevilles. Celles qui étant miſes en place doivent, pour y être maintenues, être rivées ſur viroles, ſont des chevilles à viroles *clinch bolt*. Celles dont la tête eſt armée non-ſeulement d'un croc ou crochet & d'un anneau de fer, portent le nom de chevilles à boucles & à croc *bolt with a ring and a hook*. Celles enfin qui, au lieu d'une boucle ordinaire, portent à leur tête une coſſe, ſont des chevilles à coſſe, *fender bolt*. — Ces mêmes chevilles, ſuivant l'uſage qu'on en fait dans la marine, reçoivent auſſi des noms qui les diſtinguent. C'eſt ainſi qu'il y en a qui ſont nommées ou chevilles pour boſſes *ring bolt*, ou chevilles de haubans, *chain bolts* ; ou chevilles d'affût, &c. parce qu'elles ſont employées pour ſervir de point d'appui ou à des boſſes, ou aux chaînes des caps de mouton de haubans, ou pour lier les pieces compoſantes des affûts. — Dans les corderies on nomme cheville de hallage, une barre de fer terminée par un bouton. Elle ſert d'axe horiſontal à un touret lorſqu'on le fait tourner, ſoit pour envelopper de fil ce devidoir, ſoit pour le développement des fils dont il eſt chargé. Il y a auſſi des chevilles d'ourdiſſoir, qui, ſemblables aux précédentes, ſont deſtinées à ſervir d'axe vertical à des tourets. Elles ſont terminées d'un côté par une eſpece de pivot & elles ſont pointues par l'autre bout. — Des chevilles de commettage, connues dans les corderies, ſont d'autres chevilles en fer qui ſont de fortes dimenſions ; on les enfonce profondément & verticalement dans le ſol d'une corderie & on s'en ſert comme d'un point d'appui auquel on attache le quarré lorſque les ouvriers s'occupent à ourdir ou à étendre ſur une longueur déterminée les fils dont ils ſe propoſent de compoſer un cordage.

CHEVILLER. v. a. *To bolt a ship*. Réunir, lier, aſſembler des pieces de bois par le moyen de chevilles, pour en compoſer un même tout. On cheville enſemble toutes les pieces compoſantes d'un vaiſſeau, ſoit pour les fortifier les unes par les autres, ſoit afin qu'elles ne puiſſent être ſéparées ni ceſſer d'être parties intégrantes du corps du bâtiment. Deux pieces ſont chevillées enſemble à pointe perdue, *short drove bolt*, lorſque la pointe des chevilles qui les réuniſſent, ſe noye ou ſe perd dans l'épaiſſeur de ces

pieces ;

pieces ; & cette maniere de cheviller, eſt ainſi nommée pour la diſtinguer de celle où les chevilles traverſent les pieces, & où leur bout eſt rivé ſur virolles.

Chevillot. ſ. m. *Toggel.* Petite cheville en bois & tournée ; elle eſt telle qu'on en voit (fig. 50 M) qui traverſent une planchette nommée ratelier, & qui ſervent à retenir les cordages qu'on y amarre en les faiſant paſſer pluſieurs fois autour de la tête & de la queue de ces chevillots. On établit de ſemblables ratcliers ſur les bas-haubans d'un vaiſſeau pour l'amarrage de certaines manœuvres courantes.

Chevron. ſ. m. Dans les chantiers de conſtruction, on donne ce nom à de longues pieces de bois de chêne ou de ſapin qui n'ont pas au-deſſus de ſix pouces d'équarriſſage, *ſcantlings.* — A bord des vaiſſeaux on nomme chevrons pour affût, des bouts de bois qui ont à peu près en longueur la largeur d'un affût & dont on ſe ſert pour maintenir les affûts des canons, en les clouant ſous leurs roues de derriere. C'eſt pourquoi on leur donne la forme d'un priſme triangulaire, afin que par leurs faces ils s'appliquent exactement & ſur le pont & contre les roues ; *long wedge.*

Chicaner. v. a. Un vaiſſeau eſt dit chicaner le vent, *to lay too near wind*, lorſque ſes voiles déployées ſont préſentées de maniere que l'impulſion du vent ſe fait ſur elles ſous le plus petit angle poſſible d'incidence. Il en réſulte que le vaiſſeau n'eſt alors emporté dans l'eſpace qu'avec une très-foible viteſſe progreſſive, & qu'il eſt preſqu'entiérement abandonné à l'effet des courans, s'il en exiſte dans les parages où il ſe trouve.

Chiourme. ſ. f. Total des hommes ou des forçats qui ſont employés à ramer ſur une galere, pour lui donner du mouvement & pour en entretenir la marche.

Chique. ſ. f. Feuilles roulées de tabac qui reçoivent ce nom, lorſque les hommes de mer en font uſage, en les mâchant, ou en les tenant dans la bouche.

Chiquer. v. n. Mâcher des feuilles de tabac. Preſque tous les matelots, ſur-tout à la mer, ont ſans ceſſe du tabac en feuilles roulées, dans la bouche, & s'ils en ont l'habitude, c'eſt plutôt parce qu'elle leur eſt agréable que parce qu'elle eſt peut-être fondée ſur quelques vues utiles.

Choc. ſ. m. Second demi-tour que fait autour d'un montant de bitte, un cable qui l'embraſſe après avoir paſſé ſur le traverſin. Un cable eſt par ce moyen lié ſolidement & à la bitte & au vaiſſeau. On aura une idée du choc en remarquant que le cable qui eſt attaché à une ancre mouillée, & dont une partie ſort du vaiſ-

ſeau par l'écubier, paſſe d'abord ſous le traverſin, le croiſe par derriere, remonte au-deſſus pour faire un premier demi-tour ſur un montant de bittes & revient vers l'arriere, pour y être fixé ſur le pont par divers points de ſa longueur. Dans cet état, le cable eſt dit avoir un tour de bitte. Lorſqu'enſuite on y ajoute de ramener de nouveau le cable ſur le traverſin & de lui faire embraſſer encore le même montant de bittes par un ſecond demi-tour, ce dernier demi-tour eſt diſtingué ſous le nom de choc du cable ; & alors on a pris tour & choc.

CHOPINE, ſ. f. Boîte cilindrique en bois ou en cuivre, qui fait partie eſſentielle d'une pompe & qui eſt placée dans ſon intérieur au-deſſous du jeu du piſton ; *lower pump box*. Elle eſt percée centralement pour le paſſage de l'eau dont l'air extérieur preſſe l'aſcenſion & porte à ſon ouverture ſupérieure un clapet ou une ſoupape qui préſente un obſtacle à la deſcente ou au retour de l'eau lorſqu'elle a été élevée. Cette boîte n'eſt ainſi qu'un ſupport pour la ſoupape fixe & ordinaire d'une pompe. Comme cette chopine devient quelquefois ſuſceptible de réparation, on a rendu facile ſa ſortie du corps de pompe, en l'armant d'une anſe de fer. — Le clapet ou la ſoupape conſiſte dans un petit morceau de cuir qui eſt cloué par un bout ſur le bord de l'ouverture ſupérieure de la chopine & qui eſt chargé par l'autre extrémité d'un petit morceau de bois aſſez peſant pour lui donner une tendance conſtante à fermer le paſſage à l'eau. Cette chopine eſt d'ailleurs enveloppée extérieurement d'une étoffe de laine ſuiffée, afin qu'introduite dans la pompe, elle en rempliſſe parfaitement l'intérieur dans la place qu'elle y occupe.

CHOQUER. v. a. C'eſt premiérement prendre le choc d'un cable, *to check*. (Voy. choc.) --- Secondement c'eſt lâcher foiblement un cordage tendu ; & c'eſt dans ce dernier ſens qu'on dit choquer la bouline, la tourne-vire, les bras, &c. *To check the bowline, to ſurge the capſtern, to check lee braces*. On choque la bouline, ou on lâche un peu ce cordage, afin que la voile, qu'elle ſert à déployer, ſoit moins tenduc du côté du vent, moins portée en avant du mât & par conſéquent reçoive l'impulſion du vent ſous un plus petit angle d'incidence. C'eſt la même raiſon qui fait choquer les bras placés ſous le vent. --- On choque la tourne-vire, dès que les tours qu'elle a fait ſur la cloche de cabeſtan (figure 29, C.) regnent juſqu'au bas *is* de cette cloche, de maniere que ſi de nouveaux tours étoient ſur-ajoutés, ils ne pourroient que chevaucher les précédens ; alors dans cet état, le cabeſtan, ceſſe de tourner ſur lui-même la tourne-vire eſt lâchée un peu, & ſes tours moins ſerrés qui s'étoient accumulés dans la partie inférieure de la cloche ſont re-

montés ou repouſſés au haut de cette même cloche, pour laiſſer leur place à de nouveaux tours qui doivent envelopper le cabeſtan en continuant l'opération. L'uſage de la tourne-vire & le but de cette action de cabeſtan ſont développés au mot tourne-vire

Chouquet. ſ. m. *Cap.* Piece de bois de chêne ou d'orme, de peu de longueur, & qui eſt poſée comme une eſpece de chapeau ſur la tête d'un mât, pour établir une liaiſon particuliere entre la tête de ce mât, & le pied du mât partiel qui ſert au premier, de ſupplément en hauteur. Les fig. (33 & 34, A.) font connoître la forme d'un chouquet, vu par ſa face inférieure, ou de profil. On le voit à ſa place en *b*, (fig. 16.) ou en *m* (fig. 17.); ou ſur la tête de tous les mâts qui ſont dans la fig. (1, A). Deſtiné à recouvrir la tête d'un mât inférieur *bc*, (fig. 16.) & à être traverſé par le mât ſupérieur *ca*, il préſente ſur ſa face inférieure une mortaiſe profonde qui doit recevoir le tenon quarré par lequel le mât *bc* eſt terminé, & il eſt percé circulairement pour le paſſage de *ca* ainſi que pour empêcher ce dernier mât de s'écarter du premier. Sa forme eſt quadrangulaire. Quelquefois ſa face ſupérieure eſt courbe au lieu d'être plane comme ſes autres faces; mais lorſqu'elle n'eſt pas courbe alors le chouquet eſt dit être à l'angloiſe. Tel eſt celui qui eſt repréſenté (fig. 32.). D'ailleurs les chouquets ſont armés, de chaque côté, de chevilles à œillet qui les traverſent & ſervent à attacher des poulies néceſſaires pour le guindage ou l'aſſemblage des mâts ſupérieurs. — Le chouquet du mât de beaupré n'a pas la forme de ceux des autres mâts, *ſaddle of the bow ſprit.* On le voit (fig. 43, A.) il eſt ordinairement en fer, avec deux ouvertures, l'une circulaire pour ſervir de paſſage au bâton de foc *sr*, (fig 14, A.) & l'autre demi-circulaire pour ceindre la tête du beaupré (fig. 40). — Les chouquets ſont diſtingués par les noms des mâts auxquels ils appartiennent. C'eſt ainſi qu'on dit le grand chouquet, *cap of the main maſt*, le chouquet des mâts de hune, du perroquet de ſougue, d'artimon, du beaupré & du mât de pavillon.

Chute. ſ. f. Hauteur verticale. C'eſt ainſi qu'au lieu de dire la hauteur des faces verticales de la quille, celle des voiles déployées, on dit la chûte de la quille *depth of the keel*, la chûte d'une voile, *depth of a ſail.* Ainſi il eſt aiſé de ſaiſir ce que les marins entendent par ces expreſſions. Les voiles majeures n'ont pas aſſez de chûte *drop*; ou un hunier à N pieds de chûte, *top ſail drops N feet.* — Le mot chûte reçoit cependant une acception différente, & on s'en ſert pour exprimer la viteſſe d'un courant qui porte les eaux de la mer dans une direction quelconque; *ſetting.* Ce mouvement eſt d'autant mieux indiqué par l'expreſſion *chûte d'un courant*, que

la vîteſſe d'une eau courante doit toujours être regardée comme provenant de ſa chûte d'une hauteur proportionnée.

CINGLER. v. n. S'avancer dans l'eſpace avec une vîteſſe quelconque ; *to ſail on a particular courſe*. Cependant un vaiſſeau n'eſt dit cingler que lorſqu'il eſt mis en mouvement par l'impulſion du vent, & par le moyen de voiles deployées. Ce verbe n'eſt même en uſage que lorſqu'on veut indiquer la direction de la route d'un bâtiment. C'eſt pourquoi on dit qu'il cingle au nord ou au ſud ou ſur tel air de vent *on the N point*, pour annoncer que ſa route eſt dirigée vers telle partie de l'horiſon.

CITERNE-FLOTTANTE. ſ. f. Barque dont la deſtination eſt de ſervir de réſervoir à une certaine quantité d'eau douce, pour la tranſporter auprès des grands vaiſſeaux qui doivent s'en approviſionner.

CIVADIERE. ſ. f. *Sprit ſail*. Nom d'une voile & de ſa vergue, qui ſont portées par le mât de beaupré dans un vaiſſeau ; la voile de civadiere eſt repréſentée ſéparément fig. (66, M.) & on la voit à ſa place en *B*, fig. (1, A.). La voile qui lui eſt ſupérieure, & qui eſt ſoutenue par le bâton de foc, (fig. 1, A.) porte le nom de contre-civadiere, ou de fauſſe civadiere.

CIVIERE. ſ. f. Cordage par lequel ſa vergue de civadiere eſt ſuſpendue au mât de beaupré.

CLAN. ſ. m. Mortaiſe ouverte dans l'épaiſſeur, ou de la muraille d'un vaiſſeau, ou du pied d un mât, ou de la tête d'un mât, pour recevoir un rouet qui y eſt logé, & qui y tourne librement ſur ſon axe. Ces clans ſont placés dans le deſſein de faciliter le paſſage ou le mouvement de certains cordages, ainſi que de changer à volonté leur direction. — Il y en a deux, par exemple, qui ſont pratiqués dans la caiſſe du pied des mâts de hune comme en ɣ (fig. 16, A.) & qui renferment deux rouets de fonte ſur leſquels on fait paſſer la guindereſſe lorſque le mât ɣa doit être élevé à la tête *b* du mât inférieur *bc*.

CLAPOTAGE. ſ. m. *Turbulent motion of the ſea, running in heaps*. Mouvement irrégulier des lames de la mer, lorſque ne pouvant ſe déployer & ſe propager librement dans l'eſpace, elles ſont forcées par les obſtacles de ſe replier les unes ſur les autres, de ſe diviſer, de ſe décompoſer, & de prendre les formes les plus biſarres avec un bruit proportionné ſoit à leur grandeur ſoit aux cauſes qui gênent leur developpement.

CLAPOTEUSE. (mer.) adj. *Sea running in heaps, very rough turbulent ſea*. Telle eſt la mer lorſque ſes vagues, courtes, multipliées,

& ſans forme, comme ſans direction déterminées, ne ſont que s'élever & s'abaiſſer ſur elles-mêmes ſans ſe propager dans l'eſpace avec la regularité du mouvement des lames dans une mer libre. Ces vagues, qui ſe croiſent en tout ſens, ſe briſent les unes ſur les autres, & ſe ſuccedent rapidement. Souvent la mer n'eſt clapoteuſe que parce qu'elle eſt reſſerrée dans ſes oſcillations par des haut-fonds ou des rochers, ou par des terres qui l'environnent.

Clapotis. ſ. m. *Rippling.* Légere agitation de la mer, qui ride un peu ſa ſurface, qui ne communique pas le moindre mouvement d'oſcillation aux plus petits bâtimens, mais qui ne permet pas de juger à quelques pouces près de leur tirant d'eau exact, lorſqu'on conſulte les échelles de pieds qui ſont graduées ſur l'étrave & l'étambot. — Si cet effet ſur la ſurface de la mer eſt produit par un vent foible, un pareil effet a auſſi quelquefois pour cauſe le choc ou la rencontre de deux marées oppoſées, c'eſt-à-dire, de deux marées qui viennent de deux mers dans un canal par lequel eſt établie leur communication. On l'obſerve dans la manche, aux lieux où le flux de la mer du nord, ſe trouve en oppoſition au flux qui entraine les eaux de l'océan dans ce même canal.

Classer. v. a. Enrôler, engager des hommes pour ſervir au beſoin, ſur les vaiſſeaux du Roi. Leurs noms ſont inſcrits ſur des regiſtres dans les bureaux de la marine; & comme on les partage en différentes claſſes qui ſont celles de mouſſes, de novices, de matelots, de boſſemans, de patrons, de maîtres, de contre-maitres, de charpentiers, de calfats, de voiliers, &c. Cet uſage a fait adopter le terme claſſer. — Une telle inſcription qui n'a lieu pour un homme que lorſqu'il a commencé à naviguer, ſuffit pour l'obliger, lorſque ſon tour de ſervir eſt arrivé, de ſe rendre au premier ordre du gouvernement dans un des ports du Roi où il doit être armé ſur ſes vaiſſeaux,

Classes. ſ. f. C'eſt un nombre plus ou moins grand de gens de mer, qui ſont engagés pour ſervir le Roi ſur ſes vaiſſeaux, & qui ne ſont appellés dans les ports que ſuivant les beſoins du gouvernement. Leur nom, & leur rang ſont enregiſtrés aux bureaux des claſſes. Ils ſont épars ſur toutes les côtes, ainſi que ſur les bords des rivieres; ils vivent libres dans leur patrie, & ils naviguent pour le commerce, juſqu'à ce que le Roi diſpoſe de leur ſervice; & les ordres de remplir leur engagement, leur ſont intimés par des intendans, des officiers, des commiſſaires ou des ſyndics des claſſes. — Tous ces hommes enrôlés ainſi pour la marine du Roi, compoſent ce qu'on nomme communément les claſſes des gens de mer.

Clavecin. ſ. m. Nom diſtinctif de certaines chambres conſtruites à bord d'un vaiſſeau pour le logement des officiers. Elles ſont adoſſées à la muraille ſur chaque côté du gaillard, dans l'eſpace qui eſt entre le mât d'artimon & la cloiſon de la chambre de conſeil; & comme dans leur forme elles ſont par une extrêmité plus étroites que par l'autre, elles ont reçu le nom de clavecin.

Clavet. ſ. m. Ce nom eſt quelquefois donné au même inſtrument de calfat, que nous avons fait connoître ſous le titre de calfait double. Voy. Calfait.

Clef. ſ. m. Dans la charpente d'un vaiſſeau, il y a des clefs *choes* qui ſont des billots taillés un peu en coin, (fig. 7, C.) & qu'on introduit avec force entre les varangues des divers couples, au milieu & à leurs deux extrêmités, afin de les maintenir dans leur diſtance reſpective. Les clefs placées aux extrêmités des varangues ſont diſtinguées par le nom de clefs d'empature, & ſur l'épaiſſeur de celle-ci, ainſi que des premieres, on pratique une cannelure qui permet à l'eau de ſe rendre de toutes les parties d'un vaiſſeau dans le fond de ſa cale. On voit en *ca* la cannelure des clefs de varangues pour ſervir de paſſage à l'eau, d'un côté à l'autre du vaiſſeau. La cannelure des clefs d'empature, eſt extérieure, & offre un conduit recouvert par les bordages, aux eaux qui deſcendent des parties élevées du bâtiment. — Sur une cale de conſtruction & dans la compoſition du berceau, on nomme clefs de berceau, des arc-boutans qui s'oppoſent à la deſcente du bâtiment ou du berceau, le long de la cale qui les ſoutient, juſqu'au moment, où il eſt à propos de les abandonner ſur ce plan incliné, à toute l'action de la peſanteur qui doit les entraîner à la mer. — Dans un vaiſſeau on nomme clefs de mât, *fids*, des chevilles quarrées en fer. (fig. 35, A) On les introduit dans le pied des mâts de hune, lorſque ces mâts ſont guindés ou élevés dans la poſition de *za*, (fig. 16.) elles les traverſent, & appuyées par leurs extrêmités ſur les barres de hune, elles ſervent à ſupporter le poids de ces mâts ſupérieurs. — Lorſqu'un vaiſſeau eſt placé dans un baſſin pour y être réparé, ou lorſqu'il y eſt conſtruit, il eſt contenu latéralement dans une ſituation droite, par des arc-boutans horiſontaux qui portent alors le nom de clefs de baſſin. — On nomme auſſi demi-clef en terme de manœuvre une eſpece de nœud par lequel on attache un cordage, *half hitch*. On fait faire à ce cordage un tour ſur le point d'appui, & on engage ſon extrêmité ſous un ſecond tour ſemblable, de maniere qu'un tel nœud ſe ſerre d'autant plus que le cordage attaché acquiert plus de tenſion.

Clin. (à) Expreſſion particuliere, pour déſigner comment ſont placées & attachées, ſur un bâtiment, les planches ou bordages qui recouvrent extérieurement ſa carene ; *clincher work*. Dans cette opération, les bordages au lieu d'être ajuſtés l'un contre l'autre, en les faiſant toucher par leurs bords reſpectifs, ſont arrangés de maniere que chacun chevauche ou recouvre une petite partie de celui qui lui eſt immédiatement inférieur ou voiſin, & dans cet état ces bordages ſont réunis ſolidement l'un à l'autre par des cloux à vis qui les traverſent, & qui ſont arrêtés intérieurement par des écroux. — Faire cette opération, c'eſt border à clin, *to plank a veſſel with clincher work*.

Clincar. ſ. m. Nom d'un bateau plat qui eſt en uſage en Suede & en Dannemark.

Clin-foc. ſ. m. Petite voile triangulaire, dont un coin, lorſqu'elle eſt déployée, eſt fixé au bâton de foc, tandis qu'un de ſes côtés eſt dirigé à la tête du petit mât de perroquet.

Cloche. ſ. f. Nom donné à la partie d'un cabeſtan, ſur laquelle ſe roule le cordage, dont cette machine ſert à produire, la tenſion, ou l'effet qu'on en attend. Sa forme eſt celle d'un cône tronqué ; c'eſt *hs* (fig. 29, C.) & ſon nom plus généralement connu eſt celui de fuſée. Voy. fig. (28.)

Cloison. ſ. f. *Bulk heads*. Séparations faites en planches dans l'intérieur d'un vaiſſeau pour diſtribuer l'eſpace en divers compartimens. Il y en a dans la cale, & entre les ponts. La gatte eſt terminée par une cloiſon *o*, (fig. 12, P.) *manger board*, & la Sainte-Barbe par une autre cloiſon *s*.

Clous. ſ. m. *Nails, or spikes*. Les clous employés dans les diverſes opérations des ports de mer, ayant des formes & des dimenſions différentes, ont auſſi des noms particuliers qui les diſtinguent. Les clous à maugere, *ſcupper nails*, ont une tête platte & 10 à 11 lignes de longueur. — Ceux à pompe, *pumpnails*, ont une tête quarrée & 8 à 10 lignes de longueur. — Les clous à plomb, *lead nails*, ont la tête ronde, & dix lignes de longueur. — Les clous à latte ont une tête ronde & un pouce & demi de long. — Ceux de double carvelle, *deck nails*, ont quatre pouces & demi de long avec une tête quarrée ; & ceux de carvelle & demi-carvelle, *ſingle deck nails*, avec même forme ont trois pouces & demi à trois pouces de long. — Ceux à bec de canne ont la tête quarrée & un pouce & demi de long. — Ceux de tillac, *double deck nails*, ont la tête ronde & deux pouces de long ; ceux de demi-tillac, *sheating nails*, de tillac, de guipon, de maillet, ont une tête ronde *round head nails*, & des longueurs qui ſont d'un pouce & demi, deux pouces, trois pouces &

quatre pouces. — Enfin, les clous de liſſe, *shilling nails*, avec une tête quarrée ont une longueur de trois pouces. — Les clous à aîle de mouche ont la tête découpée ſous la forme de deux portions de cercle réunies & liées à une même tige perpendiculaire à leur plan commun. — Les clous de roſe ou de ferrure de gouvernail, *rudder nails* ſont gros & courts. — Ceux à tête de diamant, *claſp headed nails* ont une tête pyramidale & ſervent dans la conſtruction des mantelets. — Les clous à vis *clincher nails* ſont employés dans l'opération de border un bâtiment à clin. — Les clous à doublage, *doubling nails* ſont ceux qui ſervent à attacher ſur la carene d'un bâtiment, ou de nouveaux bordages ou des planches de cuivre. — Tous ces clous prennent les noms des différentes pieces ou parties d'un vaiſſeau dont ils deviennent un moyen de liaiſon avec le corps du bâtiment, & comme on explique dans divers articles la ſignification des mots latte, carvelle, tillac, maugere, guippon, maillet, liſſe, roſes, mantelets, clin, doublage, il ſeroit ſuperflu d'entrer dans de plus grands développemens ſur l'uſage de ces clous. — Quelques clous ſont auſſi déſignés par leur longueur ſeulement ou par leur poids, & alors on les nomme, clous de N pouces, *N inch ſpikes*, & clous au poids, *weight nails or ſpikes*.

Cobes. ſ. f. Ce nom déſigne en Provence, ce qui eſt nommé ailleurs, ancettes ou pattes de bouline. Voy. Patte.

Coche. (en-) adv. On dit d'un vaiſſeau, qu'il a un hunier en coche, *to have the top ſails a trip*, lorſque cette voile eſt ſi bien déployée dans toute ſa hauteur, que le racage de la vergue, ſe trouve placé & engagé dans l'empreinte profonde ou dans la coche, qu'il imprime dans le mât de hune par l'action ſucceſſive qu'il exerce en tranſmettant à ce mât l'effort du vent ſur les voiles de hune.

Cochoir. ſ. m. *Laying top.* Nom d'un cône tronqué, ſolide, & en bois d'orme, qui ſur ſon contour porte, ou deux ou trois ou quatre cannelures longitudinales plus ou moins profondes. Il ſert dans les corderies au commettage de toute ſorte de cordages. Lorſqu'on ſe propoſe d'en faire uſage, & que les torons qui doivent être tortillés enſemble ſont étendus & préparés pour cette opération, le cochoir eſt placé entre ces torons de maniere que chacun eſt logé dans une des cannelures. Le cône eſt alors dans une ſituation horiſontale, & ſa petite baſe eſt placée vis-à-vis de la partie du cordage qui doit être commiſe la premiere. A meſure que les torons ſe tortillent ou ſe commettent enſemble le cochoir s'éloigne graduellement preſſé par l'élaſticité ou la réaction du cordage commencé, & de nouvelles portions des torons ſe roulent les unes ſur les autres. Le cochoir ſert comme on voit, ſoit à ſéparer des torons dont la torſion eſt conſidérable,

& qui par une extrêmité ſe réuniſſent tous en un même point, ſoit à modérer le tortillement de ces torons, ou à le rendre auſſi ſerré que régulier.

Coffre. ſ. m. Ce mot conſerve dans la marine ſon acception commune, mais comme il y en a qui ſont deſtinés à différens uſages, on les déſigne par les noms des choſes qu'on y dépoſe ordinairement. C'eſt ainſi qu'il y a des coffres d'armes *arm cheſt*; des coffres de médicamens, à poudre, à gargouſſes. D'autres reçoivent des noms diſtinctifs qui annocent les perſonnes auxquelles ils ſont utiles. Telles ſont ceux d'armuriers, de pilotes, de voiliers, & de matelots, *ſailors cheſt.* — D'ailleurs la forme que ces coffres reçoivent, étant toujours la plus convenable à la place qu'ils doivent occuper, & devant toujours être facile à arranger ſans faire perdre un eſpace, toujours précieux dans un vaiſſeau, on leur donne le nom de coffres de bord, *ſea cheſts.* — Enfin on dit d'un bâtiment qu'il a peu ou beaucoup de coffre, lorſqu'on veut exprimer que ſa muraille s'éleve beaucoup au-deſſus du pont ſupérieur.

Coguenosco. ſ. m. Maſtic, compoſé au feu, avec de la réſine, du ſuif, & du brai ou du goudron. On l'emploie à remplir les gélivûres du bois, & le préſerver ainſi de la pourriture que pourroient produire, l'accès, & le ſéjour de l'eau, dans les vuides.

Coiffer. v. a. Une voile eſt coiffée, *to back a ſail*, lorſqu'au lieu de recevoir l'impulſion du vent régnant, ſur ſa face poſtérieure pour tranſmettre cet effort à un bâriment & le pouſſer de l'arriere à l'avant, elle eſt frappée ſur ſa face antérieure, & ne tend qu'à faire reculer ce même bâtiment. — On dit d'un vaiſſeau qu'il eſt coiffé lorſque ſes voiles déployées ſont dans l'état qu'on vient d'indiquer. — Cet effet ou cet état eſt quelquefois produit par le changement ſubit de la direction du vent, & quelquefois par celui de la route du bâtiment. Dans le premier cas, un vaiſſeau coiffe ou eſt coiffé, *to be ta ken aback*, *to lye by the lee*; dans le ſecond il met à coiffer, *to lay a back*: parce que dans l'un, il eſt ſupris par l'événement; & dans l'autre il le fait naitre à deſſein. C'eſt ainſi, que pour éviter d'arriver ſur un écueil vers lequel un vaiſſeau s'avance rapidement, on coiffe toutes les voiles le plus promptement poſſible, non-ſeulement afin que la viteſſe acquiſe ne ſoit plus entretenue, mais auſſi afin qu'elle ſoit altérée & détruite inſtantanément. — Dans certaines circonſtances on ſe contente de coiffer telle ou telle voile. Par exemple, on coiffe quelquefois le perroquet de fougue, lorſqu'étant mouillé avec une ſeule ancre, (fig. 2, V.) un vaiſſeau a beſoin qu'on l'empêche de ſurjaler. (voy. ce mot.) Un bâtiment peut être coiffé, *to chapel*, par deux

changemens contraires dans la direction du vent, ſes voiles étant orientées au plus près ; c'eſt-à-dire, qu'il peut-être coiffé, ou du côté du vent, *to broach to*, parce que le vent prend ſubitement une nouvelle direction qui ſait vers la proue un plus petit angle avec la quille, ou du côté ſous le vent, *to bring*, parce que ſautant d'un point de l'horiſon au point qui lui eſt diamétralement oppoſé, il dirige ſon impulſion ſur le côté du vaiſſeau qui étoit auparavant ſous le vent. Voyez au mot maſquer, les différences des mots maſquer, coiffer & faire chapelle.

Coin. ſ. m. Il eſt inutile de parler des coins ordinaires, dont la forme eſt connue, & dont la deſtination eſt de ſervir, à fendre du bois, ou à étayer certains objets ; & je dois dire ſeulement qu'on en fait beaucoup d'uſage dans la marine ; mais il y a d'autres coins qu'il eſt à propos de décrire. Tels ſont les coins de mât *quoin or wedge*. Deſtinés à remplir exactement le vuide qui regne entre le corps d'un mât & le bord de ſon étambrai, ils ont deux faces courbes par leſquelles ils ſont appliqués & au contour du mât & à celui de l'étambrai ; d'ailleurs, ils ſont introduits dans cet intervalle, à coups de maſſe, afin de ſervir à maintenir le mât dans la poſition qui lui eſt aſſignée. Des coins, ſemblables & légers, qui ont trois à quatre pieds de longueur, ſont employés pour augmenter la tenſion des roſtures ou des tours de cordage qui réuniſſent la tête des aiguilles & des mâts d'un vaiſſeau lorſqu'on veut abattre celui-ci en carene. On les introduit dans le vuide qui regne entre une aiguille & le mât qu'elle étaye ; & ils portent le nom de coins de roſture ou de carene. — D'autres coins ſont nommés coins de gouvernail, parce qu'ils ſervent à fixer le gouvernail dans une ſituation droite ou à l'empêcher de tourner ſur lui-même, en les plaçant dans le gouſſet ou dans l'ouverture par laquelle la tête du gouvernail s'éleve dans l'intérieur d'un vaiſſeau. Cette opération a lieu toutes les fois qu'il devient néceſſaire de changer la barre, ou de la remplacer par une nouvelle. — Les calfats donnent auſſi à leurs inſtrumens nommés communément calfaits, (V. ce mot.) *horſing iron*, les noms de coins de calfat, coins à manche, coins ſimple & double. — Enfin, les coins, de forme ordinaire dont on fait uſage pour étayer des barriques, &c. reçoivent auſſi des noms conformes à leur deſtination. Des coins d'arrimage ſont ceux qui ſervent d'appui aux tonneaux arrangés dans la cale d'un vaiſſeau, & qui s'oppoſent à leur déplacement latéral. — Des coins de gournables, ſont de petits coins en bois qu'on introduit dans la tête d'une gournable ou d'une cheville de bois lorſqu'elle eſt en place pour l'y maintenir plus ſûrement. — Des coins d'eſtrope ſont des coins

ordinaires en bois qu'on emploie à ſéparer les branches de l'eſtrope d'une poulie.

COINCER. v. a. Employer des coins. On coince un mât, lorſqu'on travaille à introduire avec force, entre un mât & le bord de ſon étambrai, des coins conformés convenablement, ſoit pour donner à ce mât une ſituation déterminée, ſoit pour l'y maintenir invariablement.

COITTES. ſ. f. *Ways*. Longues & fortes pieces de bois ſemblables à de groſſes poutres. Placées, ſur le chantier incliné, qui ſupporte un vaiſſeau nouvellement conſtruit, & parallélement à ſa quille, une à droite & une ſeconde à gauche, elles ſervent de baſe au berceau dans lequel repoſe ce vaiſſeau, au moment où il eſt lancé à l'eau. (Voy. Berceau.) C'eſt ſur de telles coittes que cette grande maſſe eſt portée pendant cette brillante opération, & c'eſt en gliſſant ſur un plan incliné qu'elles l'emportent à la mer. On voit en *e*, (fig. 42, C.) l'extrêmité d'une de ces coittes, & le plan *cd* qu'elle doit parcourir dans ſa deſcente. On y voit auſſi quelques parties du berceau, & le vaiſſeau pour lequel toutes ces pieces ſont préparées. Ces coittes ſont nommées courantes, pour les diſtinguer d'autres coittes nommées mortes; & cette diſtinction eſt fondée ſur ce que les premieres ſont placées ſur le chantier d'un vaiſſeau, pour conduire celui-ci à la mer, tandis que les autres ne ſervent que de barrieres établies de chaque côté d'un bâtiment courant vers la mer, pour le maintenir ſur une direction donnée & s'oppoſer à ſon renverſement latéral. Voyez lancer.

COLLET. ſ. m. Dans une ancre, on nomme collet, *crown of an anchor*, la partie *n*, (fig. 70, M.) où s'aſſemblent, & les deux bras *ni*, *nu*, & la vergue *cn*. — Dans une piece de bois angulaire, telle que *i* ou *h*, (fig. 56, C.) ou dans une courbe, on nomme collet le ſommet de l'angle ou le lieu de réunion des deux branches; *throat of a knee*. — On dit auſſi que la partie d'un étai qui tourne autour du ton d'un mât, (fig. 72, M.) eſt le collet de cet étai, *eye of a ſtay*.

COLLIER. ſ. m. On donne ce nom à un bourclet de cordes tiſſues enſemble, dont on ceint horiſontalement l'avant des bâteaux, afin qu'il amortiſſe les chocs que ces bâtimens ſont expoſés à recevoir ſouvent en abordant ou un quai, ou un vaiſſeau, ou une cale de débarquement; on diſtingue ces colliers ſous le nom de colliers de défenſes; *puddening of a boats ſtern*. — Lorſqu'un chouquet embraſſe le contour d'un mât ſupérieur par un demi-cercle en fer & à charniere qui ferme & ouvre à volonté, ce demi-cercle eſt nommé le collier du chouquet, *iron clamp*. Un pareil collier qui eſt

deſtiné à maintenir le mât de pavillon & à l'unir au couronnement d'un vaiſſeau, reçoit le nom de collier de bâton de pavillon — Le chouquet de beaupré porte auſſi quelquefois le nom de collier de bâton de foc (fig. 43, A) - On nomme collier de fer à lattes une eſpece d'étrier tout en fer qu'on voit en *s*, (fig. 15, A.) ou en *c*, (fig. 19.) & qui eſt placé aux bouts d'une baſſe vergue pour préſenter un ſupport à chaque bout-dehors deſtiné à étendre les voiles de bonnettes. La traverſe horiſontale de cette eſpece d'étrie, eſt un rouleau ſur lequel on fait aiſément gliſſer le bout-dehors dont on vient de parler, ſoit pour le pouſſer au-delà du bout de la vergue, ſoit pour le retirer en dedans. Ce collier eſt viſſé en équerre avec le bout du fer à latte *R* qui eſt fixé à l'extrêmité *s* de la vergue. — Les colliers des bouts de vergue de hune reſſemblent au chiffre *8*, & ſont compoſés de deux cercles qui ſe touchent & s'accolent extérieurement par leurs circonférences. L'un de ces anneaux embraſſe le bout de la vergue, & l'autre eſt deſtiné à ſervir au paſſage de bout-dehors d'une bonnette-haute. D'ailleurs, d'autres colliers à charnieres, ſont placés à pluſieurs pieds de diſtance de l'extrêmité de ces vergues, afin de retenir les mêmes bout-dehors par un autre point de leur longueur. — L'extrêmité inférieure du grand étai, eſt liée à l'avant d'un vaiſſeau, ou à ſon étrave par un fort cordage, qui ſe repliant ſur lui-même, forme une eſpece d'anneau alongé qu'on nomme collier de grand étai ; *collar of a ſtay.* Ce collier embraſſe le contour d'une moque ſemblable à celle qui eſt repréſentée, (fig. 77, M.) & cette moque eſt placée au milieu de la longueur de ce cordage. Le grand étai eſt terminé de même par une pareille moque à laquelle il ſert d'étrope ; & lorſque ces deux moques étant toutes deux à l'arriere du mât de miſaine, elles ſont lacées enſemble par un même cordage qu'on nomme ride, tandis que les deux branches du collier paſſant de chaque côté du mât de miſaine viennent ſe croiſer, ſous la courbe de capucine qui eſt appliquée ſur la face extérieure de l'étrave, & s'attacher réciproquement l'une ſur l'autre pour achever de former cette eſpece d'anneau qui a été indiqué. Le cordage qui devient le collier du grand étai eſt de même groſſeur que cet étai. Le faux étai eſt lié de la même maniere à l'avant du vaiſſeau, par un cordage qui l'égale en groſſeur, & qui reçoit le nom de collier de faux étai, *collar of a preventer ſtay.* Ces deux derniers colliers étant expoſés à beaucoup de frottemens, ſont préſervés de ſes effets par des enveloppes particulieres nommées limandes dont on les recouvre dans toute leur longueur, après qu'ils ont été fourrés avec ſoin. — Les étais de miſaine & d'artimon ont auſſi des eſpeces de colliers

qui lient leur extrêmité, ſoit au mât de beaupré, ſoit au grand mât, mais ces cordages ne ſont réellement que des prolongemens des eſtropes qui embraſſent les moques avec leſquelles on lace les moques portées par un des bouts de ces étais. — On nomme collier de baleſtron, *ſnotter*, une eſpece de bourrelet qui entoure le contour d'un mât, & qui le ſerre étroitement pour ſervir d'appui au pied du baleſtron lorſque cette perche eſt employée à étendre une voile. (Voy. Baleſtron.)

Colombier. ſ. m. *Bloking up.* Etançon vertical, qui ſert à former le berceau dans lequel eſt porté un vaiſſeau nouvellement conſtruit, lorſqu'il eſt lancé à la mer. *Mo*, (fig. 42, C.) eſt un colombier. Le pied repoſe ſur la coitte *ec*, & la tête s'éleve & s'appuie ſous un point de la carene du vaiſſeau. De tels colombiers ſont multipliés ſur la longueur des coittes de chaque côté du bâtiment, & concourent enſemble à lui ſervir de ſupports lorſqu'on a éloigné toutes les parties de ſon chantier ſur leſquelles il repoſoit pendant ſa conſtruction. On voit (fig. 42, C.) comment leur pied embraſſe les coittes & comment leurs têtes correſpondantes ſont liées entr'elles de maniere qu'elles ne peuvent changer de diſtance On voit auſſi en *B*, (fig. 27.) ceux de ces colombiers qui correſpondent au milieu de la longueur du bâtiment, & qui par cette raiſon ont moins de hauteur que les colombiers extrêmes. V. Berceau.

Colonne. ſ. f. *Rang of ships.* Les vaiſſeaux qui compoſent une armée navale, étant diſpoſés ſur pluſieurs lignes droites paralleles comme dans les fig. (9, 10, 11 & E.) forment ainſi autant de colonnes de cette armée; & lorſqu'ils marchent dans cet ordre, ils ſont dit marcher ſur *N* colonnes; *to ſail in N rangs.* Les ſituations relatives de ces colonnes leur ont fait donner des noms qui les diſtinguent. L'ordre le plus ordinaire étant celui de trois colonnes, on donne le nom de colonne du centre à celle qui eſt au milieu des deux autres, & lorſque les lignes ſur leſquelles les vaiſſeaux ſont rangés ſont des lignes de plus près, alors la colonne qui eſt au vent ou ſous le vent des deux autres, reçoit le nom de colonne de vent, ou colonne de ſous le vent.

Coltis. ſ. m. *Fore maſt frame, beak kead.* Nom d'un couple, qui dans un vaiſſeau correſpond aux points où les boſſoirs commencent à ſaillir hors du bord. C'eſt *frmq*, (fig. 38, C.) & ſon pied repoſe ſur l'étrave près de ſa naiſſance, ou de ſa réunion à la quille. Ce couple, dans quelques bâtimens tels que celui de la fig. (38.) eſt la limite de l'étendue du gaillard d'avant, & une cloiſon verticale *abcq*, placée au-deſſus de la platte-forme de l'éperon, & dirigée d'un boſſoir à l'autre, ſert de clôture à l'intervalle qui ſé-

pare le pont ſupérieur & l'extrémité du gaillard. Les fig. (1 , M & 3 , A) préſentent d'une maniere diſtincte cette cloiſon qui eſt percée de chaque côté & d'une porte & d'un ſabord. C'eſt cette cloiſon qui a fait donner aux bâtimens ainſi conſtruits, le nom de bâtimens à coltis, pour les diſtinguer de ceux dont l'avant eſt fermé, ou dont les murailles collatérales ſe prolongent en avant des boſſoirs en ſe courbant pour ſe réunir au-deſſous du beaupré & faciliter ainſi le prolongement du gaillard. La fig. (13 , P.) eſt celle d'un bâtiment dont l'avant eſt fermé, & la fig. (3) celle d'un avant ouvert ou terminé par une cloiſon dont *bs* eſt la projection. La poutre ou le bau qui eſt placé dans le lieu *bs* porte par cette raiſon le nom de bau de coltis.

COME. ſ. m. Titre des hommes employés dans les ports, ſous les ordres des officiers d'adminiſtration, ſoit à diriger les travaux des forçats, ſoit à ſurveiller ceux qui ſont chargés de leur garde ſpéciale.

COMMANDANT. ſ. m. Dans chaque port du Roi, l'officier qui commande eſt nommé commandant de la marine, *commander.* — Toute armée ou toute eſcadre navale eſt ſous les ordres d'un officier qui reçoit le nom de commandant d'armée ou d'eſcadre, *flag officer* ; on donne auſſi aux bâtimens particuliers qui ſont montés par ces officiers le nom de bâtimens commandans, *flag ship.* — Si des vaiſſeaux ſont raſſemblés dans une rade ou dans un port, l'officier qui les commande eſt nommé commandant de la rade ou commandant du port, *port reeve.* — Si les bâtimens appartiennent au commerce & naviguent enſemble ſous la protection de vaiſſeaux de guerre, l'officier qui a la flotte ſous ſes ordres eſt le commandant d'un convoi. — Toute diviſion de vaiſſeaux de guerre reçoit des ordres dans une armée, d'un commandant de diviſion *officer commanding diviſion* ; & tout officier qui dirige en chef tous les mouvemens d'une armée ou d'une eſcadre eſt commandant en chef, *commander in chief.* — Si des vaiſſeaux ſont en ſtation dans un parage déterminé, celui qui les commande eſt le commandant de la ſtation.

COMMANDE. ſ. f. Aſſemblage de deux bouts de fils carret qui ſont tortillés enſemble, afin de ſervir de lien dans pluſieurs ouvrages relatifs au ſervice de la marine.

COMMANDEMENT. ſ. m. *Command.* Pouvoir de commander dans une armée, dans une eſcadre, ou ſur un vaiſſeau, ou dans un port. Tel eſt le ſensde ce mot, lorſqu'on dit ou qu'un officier a le commandement, ou qu'il a eu pluſieurs commandemens, ou qu'on lui a donné un commandement. Enſuite pour diſtinguer le genre des commandemens, on dit que c'eſt le commandement ou d'une armée, *command of a fleet*, ou d'une eſcadre, ou d'un vaiſſeau ; *command of a ship*, ou d'un port,

command of a royal dock yard, ou d'une priſe, ou d'un corſaire, ou d'un bâtiment de tel rang.

COMMANDER. v. a. Un officier qui reçoit du Roi le pouvoir de conduire un bâtiment déſigné dans un lieu déterminé, & qui eſt chargé de lui faire remplir ſa deſtination, eſt dit commander ce bâtiment. C'eſt dans le même ſens qu'on dit commander une armée, une priſe, une ſtation. --- Commander des gens de mer, c'eſt leur ordonner de ſe rendre dans les ports du Roi pour y ſervir ſur ſes vaiſſeaux. --- Dans un bâtiment qui eſt en mer il y a toujours un officier de ſervice ou de quart qui donne tous les ordres néceſſaires pour le conduire ou le faire manœuvrer; & cet officier, eſt dit commander le quart, *to command watch*. L'officier qui dirige toutes les opérations pour faire faire une ou pluſieurs manœuvres à un vaiſſeau, commande une manœuvre ou commande la manœuvre; *to work a ship*. Souvent ces ordres ſont donnés & connus par des coups de ſifflet convenus, & c'eſt commander au ſifflet, *to wind a call*. --- Celui qui ordonne à un timonier tous les changemens qu'il doit faire dans les poſitions de la barre du gouvernail, commande à la barre, *to cun a ship*. --- Le mot impératif commande? *Halloa!* eſt ſouvent entendu à bord d'un vaiſſeau, après un coup de ſifflet qui annonce à l'équipage qu'on a des ordres à lui faire, connoître & exécuter. Ce mot prononcé, à haute voix, dans ces circonſtances, par toute la partie de l'équipage qui eſt de ſervice, exprime la demande des avis qu'on veut lui donner & aſſure qu'ils ſeront écoutés avec attention.

COMME-CELA? Ou comme-çà? adv. *Thus? as you go?* Expreſſion laconique de l'ordre donné au timonier, de conſerver la barre du gouvernail dans la poſition où elle ſe trouve momentanément, ou de maintenir le bâtiment dans l'état où il eſt.

COMMETTAGE. ſ. m. Action de commettre ou de tortiller enſemble des faiſceaux de fils ou des cordages, pour en compoſer un gros cordage. *Laying of Ropes, and cables.* Voy. Commettre. --- Cependant ce mot ſert auſſi quelquefois pour exprimer la diſpoſition plus ou moins convenable des hélices d'un cordage, & on dit que tel commettage eſt bon ou mauvais, lorſque le tortillement, eſt ou n'eſt pas, uni, égal & régulier ſur toute la longueur de ce cordage. Le commettage eſt dit encore ou lâche ou ſerré, ſuivant le rapprochement moins ou plus grand des hélices. Ainſi dans la marine ce mot, ſuivant les circonſtances, exprime ou l'opération de commettre ou l'ouvrage exécuté.

COMMETTEUR. ſ. m. Ouvrier dont l'art ou le travail conſiſte à commettre des cordages. Voy. Commettre.

COMMETTRE. v. a. *To lay.* C'eſt tortiller uniformement & graduellement, les uns ſur les autres, des faiſceaux de fils, ou des cordages qui ont reçu ſéparément une torſion particuliere & convenable. Voici la deſcription ſuccinte de cette opération telle qu'elle s'exécute dans les corderies de la marine royale. — Veut-on compoſer un cordage? On étend des fils ſur une longueur déterminée, & on les ſépare en faiſceaux en les tenant tous également tendus. Ces faiſceaux, fixés par leurs extrêmités à des manivelles, ſont tendus ſéparément, & dans cet état de torſion, lorſqu'ils ont acquis celui qui convient à l'opération, ils reçoivent le nom de torons. Enſuite une extrêmité de chacun de ces torons eſt attachée à une ſeule manivelle, tandis que, le cochoir placé entre ces torons, ainſi que les manivelles auxquelles eſt liée l'autre extrémité de chaque toron, les maintient ſéparés dans le reſte de leur longueur. Enfin les torſions de ces torons étant continuées par le jeu des manivelles, le cochoir s'éloigne d'une de leurs extrêmités, & les torons ſe roulent les uns ſur les autres, par l'effet ſeul de leur tendance à ſe détendre. — Faire cette opération derniere dans laquelle les torons ſe réuniſſent pour ne compoſer qu'un ſeul & même cordage, c'eſt proprement commettre. Ce n'eſt cependant qu'un cordage commis en auſſiere, en ralingue, *hawſer laid*, parce que les cordans qui ſont tortillés enſemble ne ſont que de ſimples faiſceaux de fils; mais lorſque des auſſieres mêmes ou des cordages faits comme on vient de le dire, ſont employés pour être commis ou tortillés enſembles, alors dans cette opération le cordage eſt commis en grêlin, *cable laid*, parce qu'on a pour objet de compoſer un cable ou un grêlin. — Comme dans le tortillement des torons ainſi que dans le commettage, ces torons ne peuvent conſerver la longueur primitive des fils qui les compoſent, le cordage commis eſt toujours plus court que les fils d'ourdiſſage, & la différence ou le raccourciſſement que ce travail produit néceſſairement étant, ſuivant l'exigence des cas, ou le quart ou le tiers de la longueur de ces fils, on l'exprime en diſant de tel cordage, qu'il eſt commis ou au tiers ou au quart, ou entre le tiers & le quart, ce qui annonce en même temps ou le genre du commettage ou le degré de torſion du cordage commis.

COMMIS. ſ. m. Perſonnes prépoſées par le Roi, dans les ports ou ſur les vaiſſeaux, pour remplir des fonctions dont ils doivent rendre compte. Dans les bureaux des ports, des commis ſont employés pour toutes les parties de l'adminiſtration de la marine, ſous le titre général de commis de la marine du Roi, & quelques-uns ſont diſtingués ſuivant leur deſtination, par les noms de

commis

commis aux appels, du magaſin général, du bureau des fonds ou de tel autre bureau. Lorſqu'ils ſont embarqués ſur les vaiſſeaux pour y être chargés de tout ce qui eſt relatif aux vivres, aux approviſionnemens de tout genre, ainſi qu'aux conſommations, ils ont le nom de commis aux approviſionnemens, *clerk of the check.* --- Le munitionnaire de la marine, a auſſi dans les ports, des commis de bureaux ou de magaſins, & dans les vaiſſeaux des commis particuliers dont l'emploi eſt de diſtribuer les vivres aux équipages, conformément aux ordonnances du Roi. Ces commis ſont connus généralement ſous le titre de commis des vivres de la marine ; *ſteward, purſer.*

COMMISSAIRES. ſ. m. *Commiſſioners of the navy.* Officiers d'adminiſtration de la marine du Roi ; ils ſont connus maintenant ſous le titre de commiſſaires des ports & arſenaux, & ils ſont diſtingués entr'eux par celui de commiſſaires généraux, commiſſaires ordinaires ou ſurnuméraires & commiſſaires aux claſſes. Ils ſont prépoſés par le Roi, pour veiller, ſous les ordres d'un intendant de la marine, aux approviſionnemens des ports dans tous les genres ; pour faire les revues de toutes les perſonnes employées au ſervice du Roi dans les départemens, & pour ordonner le paiement, des appointemens, des ſoldes, & des fournitures. --- Les Commiſſaires ordinaires dirigent chacun un des cinq bureaux ou une des cinq grandes diviſions des travaux d'un port ; les commiſſaires ſurnuméraires les aident ou les ſuppléent au beſoin dans l'exercice de leurs fonctions ; & les commiſſaires généraux ont une inſpection générale ſur tous les bureaux & ſpécialement ſur le magaſin général. --- Enfin, les commiſſaires aux claſſes, qui ſont établis, & dans les ports du Roi, & dans les marchands, & ſur les côtes de la mer, & ſur les bords des grandes rivieres navigables, ſont prépoſés pour enrôler, & payer les gens de mer de leur quartier ; pour les deſtiner ſuivant leur tour au ſervice du Roi ſur les vaiſſeaux, & pour décider des circonſtances où leur engagement avec le gouvernement leur permet de naviguer pour le commerce ſur des bâtimens François. --- Remarquons auſſi que la diviſion des bureaux dans un port, fait quelquefois déſigner les commiſſaires ordinaires par des noms qui annoncent le genre des fonctions dont ils ſont chargés. C'eſt par cette raiſon qu'on diſtingue des commiſſaires, des fonds & des revues, des chantiers & ateliers, des vivres & des armemens, des hôpitaux & chiourmes ; du magaſin général & des magaſins particuliers. Voy. Ces mots.

COMMISSION. ſ. f. Un bâtiment qui a une commiſſion de guerre *warrant* eſt celui qui a une permiſſion du Roi, de courir ſur les bâtimens ennemis, & alors il porte le nom de corſaire.

COMMUNIQUER. v. a. Avoir des relations. Un vaiſſeau communique avec la terre, lorſque par ſes canots les perſonnes embarquées ſur ce bâtiment abordent ſur cette côte, ou pour la connoître ou pour établir avec ſes habitans des relations de commerce ou d'échange, ou d'amitié. — Un bâtiment qui revient de certains parages où la peſte regne ordinairement, ne peut communiquer avec la terre qu'après un intervalle de temps plus ou moins long pendant lequel on examine le genre & le caractere des maladies qui affectent les individus embarqués dans ce bâtiment, pour s'aſſurer qu'il ne renferme le germe d'aucune maladie contagieuſe. *To have a frée inter courſe or communication.* La groſſe mer empêche quelquefois un vaiſſeau de communiquer avec la terre, & le ſoupçon de contagion impoſe une telle précaution à toutes les nations relativement aux bâtimens qui viennent de la mer.

COMPAGNIE. ſ. f. Cela ſe dit d'un nombre de perſonnes réunies & deſtinées pour remplir les mêmes fonctions. Dans nos ports il y a des compagnies, de gardes de la marine ou d'éleves qui s'inſtruiſent, ſoit à terre, ſoit à la mer, pour devenir des officiers de marine. — Il y a auſſi des compagnies d'apprentifs canonniers & leur titre annonce aſſez qu'elles ſont compoſées de jeunes gens qui apprennent l'art & les détails du canonnage, ou l'artillerie appliquée à la marine. — Enfin, on dit d'un vaiſſeau qu'il eſt vaiſſeau de compagnie, *good compagny keeper*, lorſque ſes qualités peuvent le faire ranger dans la claſſe commune des bons bâtimens de commerce, & parce que ſans ſe faire diſtinguer par ſa marche, il n'oblige pas les vaiſſeaux ordinaires qu'il accompagne dans une route quelconque, de l'attendre & de diminuer de voiles. C'eſt pourquoi on dit que de tels vaiſſeaux qui font route enſemble, vont de compagnie ou font voile de compagnie pour une deſtination déterminée.

COMPAS. ſ. m. *Compaſſ.* Nom des bouſſoles en uſage ſur les vaiſſeaux. Voy. Bouſſole. — Les compas de route *ſea compaſſ*, ſont ceux qui placés dans l'habitacle d'un bâtiment ſervent à diriger ſa route. — Des compas de variation ou des compas azimuthaux ſont ceux avec leſquels on détermine la variation ou la déclinaiſon de l'aiguille aimentée, *azimuth or azimuthal compaſſ*, par le moyen des amplitudes ou des azimuths des aſtres; ils ſont à cet effet garnis de pinnulles & de tous les moyens qui peuvent les rendre propres à une telle meſure. — Des compas renverſés, *hanging compaſſ*, ſont ceux qui ſont conſtruits pour être attachés au plat-fond d'un appartement & pour indiquer aux ſpectateurs la direction de l'aiguille. Ils ne ſont autre choſe que des compas ordinaires établis dans une ſituation renverſée & la baſe du pivot de l'aiguille au lieu

de repoſer au fond de la boîte, eſt poſée ſur la glace qui recouvre la bouſſole. — Dans l'atelier de la mâture, on nomme compas de mâture, *calliper compaſſ*, des compas en fer dont les branches ſont courbes & ſemblables à ceux dont on connoît l'uſage pour meſurer les diametres des corps cylindriques ou ſphériques. — Quelquefois on donne le nom de compas de cordier à l'inſtrument qui eſt décrit ſous le nom de calibre de fils.

COMPORTER (se-) v. a. *To behave at ſea.* Un vaiſſeau qui dans une groſſe mer & pendant une tempête, s'éleve aiſément ſur les lames, qui a des mouvemens d'oſcillation réguliers & peu étendus, qui ne fatiguent ni ſes mâts ni la liaiſon de ſes parties, eſt un vaiſſeau qui ſe comporte bien à la mer; *to behave well at ſea*; avec des qualités contraires, il eſt dit, ſe mal-comporter à la mer. — Suivant le développement de ces qualités lorſqu'il a telle ou telle voile, on dit auſſi qu'il ſe comporte bien ou mal, ſous telle voilure ou à telle allure.

CONDAMNER. v. a. *To condamn.* On condamne un vaiſſeau en décidant qu'il n'eſt plus propre à aller à la mer ou qu'il n'y a pas de ſûreté à l'employer pour une navigation quelconque; parce que ſa vétuſté ou le mauvais état de toutes ſes parties le rendent incapable de réſiſter aux efforts de la mer & du vent.

CONDUISSOIR. ſ. m. C'eſt dans les corderies des ports, un bâton de pluſieurs pieds de longueur, qu'un ouvrier tient en main par un bout, & qui eſt percé à l'autre extrêmité pour ſervir au paſſage d'un fil qu'on devide ſur un touret. L'ouvrier avec ce conduiſſoir, dirige le fil & le force de s'étendre uniformément ſur le devidoir ou le touret.

CONDUIT. ſ. m. Canal par lequel paſſe un cordage qui doit recevoir une direction nouvelle, ou qui a beſoin d'être maintenu ſur une direction donnée; lorſqu'une poulie ſert à cet uſage elle eſt nommée poulie de conduit ou pour conduit. — On nomme ſauf-conduit, des lettres de protection que le Roi de France donne à un vaiſſeau ennemi pour qu'il ne ſoit pas arrêté par les bâtimens de la nation françoiſe.

CONDUITE. ſ. f. *Conduct money.* Somme d'argent que le Roi fournit aux officiers de marine, aux matelots, & à toutes les perſonnes qui reçoivent ſes ordres pour ſe rendre d'un lieu dans un autre. — Elle ſert à ſubvenir aux dépenſes des voyages.

CONGÉ. ſ. m. *Paſſ or paſſ port.* Le congé d'un bâtiment ou du capitaine qui le commande, eſt une permiſſion de mettre en mer, avec telle deſtination, & avec tel chargement. Ce congé eſt donné au nom de l'amiral. Il eſt néceſſaire à tout bâtiment

mâté, ſous peine de confiſcation, & il ne peut-être délivré ſans que le rôle d'équipage ait été préſenté. — Le congé d'un matelot eſt, ou une permiſſion de ſe retirer chez lui apres une campagne achevée, ou une diſpenſe, ſoit de continuer une campagne commencée, ſoit de remplir l'engagement qui l'obligeoit de ſervir ſur un bâtiment pendant un voyage.

CONGÉDIER. v. a. *To diſcharge the crew.* On congédie des ouvriers, des matelots; c'eſt-a-dire, qu'après les avoir employés pour le ſervice du Roi dans ſes ports ou ſur ſes vaiſſeaux, on leur donne une permiſſion de travailler pour leur compte, & de ſe retirer des arſenaux ou des vaiſſeaux dans leſquels ils étoient retenus par les ordres du gouvernement.

CONGRÉAGE. ſ. m. C'eſt l'action de congréer un cordage. Voyez Congréer. — C'eſt auſſi l'ouvrage fait dans cette opération,

CONGREER. v. a. *To worm a ſtay, cable, &c.* C'eſt remplir le vuide qui regne extérieurement, (fig. 75, M.) entre les hélices d'un cordage, ou entre les contours de ſes torons tortillés ou roulés les uns ſur les autres. Ce rempliſſage eſt effectué par un petit cordage, aſſorti, & qui ſuit le cours de chaque toron ſur tout l'eſpace qui doit être congréé. Par ce moyen le cordage congréé reçoit une forme plus arrondie qu'elle ne l'étoit avant cette opération & plus rapprochée de la forme cylindrique. Ce petit cordage eſt du bitord, lorſque ſes tours doivent être recouverts par une toile ou une fourrure, car autrement on y emploie du merlin ou du quarantenier. On congrée pluſieurs manœuvres d'un vaiſſeau, telles que ſes étais, ſes cables, &c.

CONNOISSANCE. ſ. f. Lorſque ſur un vaiſſeau on ſe trouve à portée, en ſuivant une route déterminée, de voir & de reconnoître, une terre ou une iſle, on dit alors qu'on a connoiſſance de cette terre, de cette iſle, &c. *To make a land.* — Après un voyage de long cours & aux approches de terre, on cherche ordinairement à prendre connoiſſance d'une terre avancée, c'eſt-à-dire, à ſe mettre à portée de la voir afin de rectifier les erreurs qui peuvent avoir été commiſes dans l'eſtimation des routes faites en pleine mer. — Suivant les circonſtances, on prend auſſi connoiſſance (dans le même ſens) ou d'un ennemi, ou d'une armée, ou d'un vaiſſeau, pour diriger ſur ces données toujours néceſſaires, & ſa marche & l'exécution des projets qu'on peut former.

CONNOISSEMENT. ſ. m *Bill of lading.* Déclaration faite & ſignée, par le capitaine d'un bâtiment de commerce, des marchandiſes ou des objets qu'il a reçus à ſon bord, avec l'engagement de les remettre à telle perſonne, & dans tel lieu déterminé ſous des conditions exprimées & convenues.

CONSEIL. ſ. m. Aſſemblée ordonnée par le Roi, pour un ſervice ; ou extraordinaire, ou permanent. Dans la marine, il y a des conſeils, de guerre, & d'adminiſtration ; & les objets qui y ſont traités ſont aſſez généralement connus. — Il y a auſſi un conſeil de marine permanent dans chaque port du Roi. Il eſt compoſé de cinq membres, c'eſt-à-dire, du commandant du port, de l'intendant, du directeur général, du commiſſaire général, & du major général de la marine ; il examine, les plans & devis, ſoit des vaiſſeaux, ſoit des ouvrages quelconques du port, & les demandes d'ouvriers ou de matieres néceſſaires au ſervice du moment. Il reçoit les comptes de recettes ou viſites. Il vérifie les états de dépenſes, & de conſommation, pour conſtruction, ou radoub, ou armemens, ou campagnes. Il juge les devis des ouvrages civils, les marchés, les adjudications, les traités & les projets de travaux ou d'approviſionnemens. Il décide de l'avancement des ouvriers dans les ateliers, & de la paie qu'il convient de leur donner. On lui remet les journaux des campagnes avec les procès-verbaux & les devis des bâtimens. Enfin il étend ſon inſpection ſur les caſernes, les hôpitaux, le bagne, le magaſin des vivres, &c. --- Dans un bâtiment du Roi, il y a une chambre de conſeil dont on a parlé à l'article chambre, & qui n'eſt ainſi nommée que, parce qu'au beſoin, c'eſt dans cette chambre qu'on tient un conſeil. — Dans la converſation familiere, on dit quelquefois des vents qu'ils ſont au conſeil, *wind are ſeeking a hole to blow out of*, lorſque leur direction eſt incertaine, variable, & que l'air ſe balançant dans divers ſens, cherche à prendre un cours déterminé.

CONSENTIR. v. n. *To ſpring, or break, or have a ſpring.* On dit qu'un mât, a conſenti, lorſqu'un grand effort ou une ſuite d'efforts a changé ſon état primitif, c'eſt-à-dire, la forme qui lui avoit été donnée, & lors même qu'il a éclaté ou éprouvé une déſunion partielle. On le dit auſſi d'une vergue, & dans un même ſens. On étend même l'uſage de ce mot pour exprimer l'état d'un vaiſſeau qui, dans un échouage a éprouvé quelqu'altération dans ſes contours ou dans les liaiſons de ſes parties. — De même forcer une piece de bois de plier ou de ſe courber, c'eſt la faire conſentir.

CONSERVE. ſ. f. *Tender or campany keeper.* Vaiſſeau de compagnie ou qui fait route de compagnie avec d'autres bâtimens. — Des vaiſſeaux qui naviguent enſemble, & qui ſe tiennent toujours à la vue les uns des autres pour ſe défendre & ſe ſecourir réciproquement, ſont dits aller de conſerve, *to ſail in company, to keep compagny together* ; chacun de ces bâtimens eſt nommé quelquefois par les autres du nom de conſerve ; & ce mot vient non-ſeulement de ce que chacun eſt diſpoſé à agir pour la conſervation des autres,

mais auſſi, parce que tous luttent contre les cauſes qui peuvent les ſéparer & tâchent d'être mutuellement & conſtamment en vue.

Conserver. v. a. Un vaiſſeau en conſerve un autre ou conſerve une armée, *to keep ship's company*, lorſqu'il les garde conſtamment en vue, lorſqu'il dirige ſa marche & ſes mouvemens ſur ceux des bâtimens qu'il ſe propoſe de ne pas perdre de vue. — Dans une armée, les vaiſſeaux ſont dits conſerver leurs diſtances réciproques lorſqu'ils obſervent de ſe tenir conſtamment éloignés les uns des autres à une diſtance déterminée. De même l'ordre qui regne entr'eux eſt conſervé, lorſque leur rang, ou leur colonne, ou leurs places reſpectives reſtent parfaitement les mêmes malgré les cauſes qui peuvent y produire des changemens : & ils ſont dits alors conſerver l'ordre ou la ligne qu'ils doivent former enſemble. — Lorſque des bâtimens ſont route enſemble & de compagnie ou pour ſe prêter des ſecours au beſoin, ou pour s'obſerver réciproquement, dans leurs mouvemens, on dit qu'ils ſe conſervent. — Conſerver un amer à N air de vent, *to keep a ſea marck N joint of the compaſſ*, c'eſt ſe tenir placé de maniere que cet amer ou cette marque ne ceſſe d'être vue d'un vaiſſeau, ſur un air de vent déterminé. — Enfin conſerver l'avantage du vent, c'eſt encore pour un vaiſſeau garder à l'égard d'un autre vaiſſeau une poſition relative qui eſt conſidérée par les marins comme très-avantageuſe ; *to keep the weather gage*. C'eſt être placé au vent d'un autre vaiſſeau, & ſe maintenir avec ſoin dans cet état qui eſt favorable, aux projets & de fuite & d'attaque ; ou a celui de porter du ſecours avec célérité, aux bâtimens ſur leſquels on conſerve l'avantage du vent.

Consommations. ſ. f. *Expenditure of the ſtores during a ſea voyage*. Choſes conſommées, dans les ports & à bord des vaiſſeaux, ou par l'uſage, ou pour des travaux quelconques, ou pour la nourriture des équipages. Dans l'état des dépenſes de la marine, l'article des conſommations comprend non-ſeulement les bois employés à conſtruire, les cordages, les poulies, les voiles, les ancres, &c. dont les circonſtances ou l'uſage amenent la deſtruction, mais auſſi les denrées, les vivres, la poudre, les boulets, &c. qui ſont employés ſuivant les beſoins. — La nourriture journaliere des équipages des vaiſſeaux forme une partie de leurs conſommations ; des voiles emportées par le vent, des mâts détruits, des canons jetés à la mer, des ancres & des cables abandonnés ou perdus, ſont autant d'objets de conſommations.

Constructeur. ſ. m. Titre diſtinctif des artiſtes, qui dans les ports du commerce, exercent l'art de bâtir des vaiſſeaux, *Builders*,

ship wright; mais les Architectes des vaiſſeaux dans les ports du Roi, portent le titre d'Ingénieurs-conſtructeurs, & cette différence eſt d'autant plus juſte que les premiers ne ſavent de leur art que la pratique, tandis que les Ingénieurs réuniſſent à la connoiſſance des regles, la théorie qui les éclaire & qui dirige leur application. Les premiers imitent des modeles. Les autres créent des plans de bons vaiſſeaux & dirigent leur exécution avec tout le ſuccès que peuvent produire la réflexion, les lumieres & l'expérience.

CONSTRUCTION. ſ. f. *Ship building*. Art de bâtir les vaiſſeaux. Ce mot renferme la préparation, le travail, l'arrangement, l'aſſemblage & la liaiſon de toutes les pieces qui compoſent le corps d'un bâtiment de mer. Les Ingénieurs tracent les contours, & des charpentiers exécutent les plans, ou exercent particuliérement l'art de la conſtruction. — On dit d'un vaiſſeau qu'on s'occupe à bâtir, qu'il eſt en conſtruction ou ſur les chantiers. — Les eſpaces, où dans un port on prépare les pieces compoſantes d'un vaiſſeau & où l'on exécute toutes les opérations relatives à la pratique de la conſtruction, reçoit le nom de chantier de conſtruction, comme le plan incliné ſur lequel repoſe un vaiſſeau pendant ſa bâtiſſe eſt déſigné ſous le nom de cale de conſtruction. — Les formes particulieres que les divers peuples navigateurs ont affecté de donner à leurs bâtimens, préſentent des différences qui ſervent à diſtinguer ces bâtimens entr'eux & on les déſigne en diſant des uns & des autres qu'ils ſont, de conſtruction, ou françoiſe, *french ship building*, ou angloiſe, ou eſpagnole, ou étrangere, *foreign built shipping*.

CONSTRUIRE. v. a. *To build ships*. Bâtir. On conſtruit un vaiſſeau, un bâtiment de mer, en réuniſſant & liant enſemble toutes les pieces qui ſont propres à le compoſer. Dans ce ſens, conſtruire n'eſt que l'ouvrage d'un Charpentier; cependant lorſqu'un Ingénieur a tracé & fait adopter des plans de vaiſſeaux, on dit auſſi qu'il a conſtruit ces vaiſſeaux quoiqu'ils aient été bâtis par d'autres mains. — Faire conſtruire un bâtiment c'eſt en ordonner l'exécution & en faire tous les frais.

CONTRAIRE. adj. La marée ou un courant ſont nommés contraires, lorſque leur direction ne permet pas à un vaiſſeau de ſuivre une route propoſée, ou lorſqu'ils s'oppoſent à ce qu'il dirige ſa marche vers un terme déſigné. — Le vent eſt contraire *foul wind*, lorſque ſon action ne peut être employée avec avantage à pouſſer un vaiſſeau ſur un air de vent déterminé. En conſidérant le plan de l'horiſon partagé en trente-deux parties égales par autant de rayons ou d'airs de vent menés du centre à la circonférence, il y a toujours, pour les grands vaiſſeaux, dix à douze des airs de vent ſur leſquels

ils ne peuvent à l'aide de leurs voiles & du vent régnant, acquérir une viteſſe progreſſive qui les faſſe avancer dans l'eſpace ; & ſi le vent ſouffle ſur l'un de ces airs de vent, il eſt réputé vent contraire.

Contr'arc. ſ. m. L'arc d'un vaiſſeau a déjà été défini au mot arc, & c'eſt la courbure qu'il acquiert, après quelques ſervices, dans le ſens de ſa longueur, parce que ſes extrêmités s'abaiſſent à l'égard de ſa partie moyenne. La quille d'un tel vaiſſeau ſe courbe auſſi comme le vaiſſeau par les mêmes raiſons, & de maniere que la convexité de l'arc qu'elle forme, eſt tournée du côté des ponts de ce bâtiment. Cependant la roideur avec laquelle on tend les haubans, ainſi que les étais des mâts verticaux, force ces mâts d'agir ſur la quille, au point où leur pied repoſe, avec une force qui eſt proportionnée, ſoit à leur poids, ſoit à l'effort partiel qui réſulte de la tenſion des cordages indiqués ; l'effet de cette action eſt alors de courber la quille dans un ſens oppoſé à l'arc, mais elle n'eſt déformée que dans le lieu où cette puiſſance eſt appliquée, & cette altération eſt nommée contr'arc de la quille.

Contrarier. v. a. Etre contraire. Un vaiſſeau eſt contrarié par les vents, *wind bound*, par les courans, lorſqu'au lieu de favoriſer ſa marche vers le terme de ſon voyage propoſé, ils deviennent des obſtacles, qui l'empêchent de ſuivre la route qu'il doit tenir, & qui quelquefois tendent à l'en écarter avec plus ou moins de ſuccès. — Un vaiſſeau qui a été retenu dans un parage par des vents contraires, eſt dit avoir été contrarié par les vents.

Contre. Prépoſition. Ce mot entre dans pluſieurs expreſſions ; & il entre auſſi dans la compoſition de pluſieurs mots qui ſont rapportés ici ſucceſſivement. — Lorſque le vent ou la marée ou un courant ont une direction oppoſée à celle qu'on ſe propoſe de donner à un vaiſſeau dans ſon mouvement, on dit qu'ils ſont contre ; & lorſque malgré cet état des choſes, un vaiſſeau s'avance & ſurmonte ces obſtacles réunis, il eſt dit aller contre vent & marée, parce qu'il refoule la marée & ne ſe laiſſe pas arrêter par les vents contraires. — On dit d'un vaiſſeau, qu'il court à contre, ou qu'il eſt à contre, lorſque la direction de ſa marche eſt dans un ſens contraire à celui de la route d'un autre bâtiment ; deux bâtimens vont à contre l'un de l'autre ou courent des bords à contre, lorſque l'un ayant les amures ſur un bord, l'autre les porte ſur le bord oppoſé ; c'eſt-à-dire lorſqu'ils préſentent chacun des côtés différens au vent régnant, avec des voiles orientées convenablement pour avancer dans l'eſpace. — On dit des vergues d'un vaiſſeau,

qu'elles ſont braſſées à contre on contre braſſées, lorſqu'elles ſont placées de maniere que le vent, qui auparavant frappoit dans les voiles qu'elles portent, agit alors ſur leur face antérieure, &c.

CONTR'AMIRAL. ſ. m. *Rear admiral*, commandant de la troiſieme eſcadre dans une armée navale. Ce titre n'eſt pas généralement adopté dans la marine françoiſe.

CONTRE-BITTES. ſ. f. Arc-boutans en forme de conſoles qui ſervent d'appui aux montans des bittes, afin qu'ils réſiſtent avec plus de ſucces aux efforts des cables par leſquels un vaiſſeau eſt lié à une ancre mouillée. *Obdq* (fig. 35. C) eſt une contre-bitte qui eſt plus connue ſous le nom de taquet de bittes.

CONTRE-BRASSER. v. a. Si un vaiſſeau s'avance avec ſes voiles orientées au plus près du vent, & qu'on change la poſition de ces voiles en plaçant leurs vergues, de maniere qu'elles reçoivent l'impulſion du vent ſur leur face antérieure, c'eſt-à-dire ſur la face oppoſée à celle qui en étoit frappée auparavant, on dit de ces vergues qu'elles ſont contre-braſſées, parce qu'on ne produit ce nouvel état des choſes qu'en faiſant agir un cordage nommé bras qui ſert à faire varier l'angle que fait la vergue au bout de laquelle il eſt attaché, avec la direction de la quille.

CONTRE-CIVADIERE. ſ. f. *B w ſprit top ſail.* Voile quadrangulaire qui, dans un vaiſſeau, eſt portée par le bâton de foc ou le bout dehors du beaupré. On la voit (fig. 1. A) établie & déployée au-deſſus de la civadiere qui eſt immédiatement portée par la beaupré.

CONTRE-CORNIERE. ſ. f. Piece de bois qui ſert à lier enſemble la corniere & l'eſtain d'un vaiſſeau; c'eſt *ef* (fig. 60. C) qu'on voit appliquée ſur l'eſtain *lg* & la corniere *li*. L'autre eſtain oppoſé a un pareil lien commun *cm* avec ſa corniere.

CONTR'ÉTAMBOT. ſ. m. Piece de bois dont on recouvre l'étambot ſur une de ſes faces. Si elle eſt appliquée extérieurement ſur la face poſtérieure *ab* (fig. 60. C) de l'étambot, elle eſt nommée contr'étambot extérieur *back*, *of the ſtern poſt*; ſi elle eſt appliquée ſur la face oppoſée à la précédente, c'eſt un contr'étambot intérieur, *inner poſt*. La premiere eſt faite pour recevoir les entailles profondes où ſont logées les ferrures du gouvernail (fig. 42. C), & pour ménager la force de l'étambot en ne lui appliquant pas immédiatement ces ferrures. La ſeconde n'a été imaginée que pour ajouter à la réſiſtance de l'étambot & à la ſolidité de l'arcaſſe.

CONTR'ÉTRAVE. ſ. f. *Apron.* Piece de bois employée & appliquée ſur le contour intérieur de l'étrave pour lier enſemble les pieces qui compoſent cette étrave. *Po* (fig. 22. C) repréſente la

contr'étrave au lieu qu'elle occupe dans le corps d'un vaiſſeau, ou ſur l'étrave *dc.* Elle eſt compoſée auſſi de pluſieurs pieces, qui dans leur longueur croiſent les points de réunion ou les écarts & des pieces de l'étrave & de celles-ci avec les pieces de la quille, afin de fortifier leur aſſemblage & faire avec elles un tout ſuſceptible de toute la ſolidité néceſſaire.

CONTRE-FOC. ſ. m. Voile triangulaire, qui dans un vaiſſeau eſt placée (fig. 1. A) entre le grand & le petit foc, & portée lorſqu'elle eſt déployée par le mât de miſaine & le bâton de foc, dans une poſition oblique à l'horiſon.

CONTRE-HILOIRE. ſ. f. Dans quelques ports, on donne ce nom à de fortes planches qu'on place contre les hiloires pour faire partie du plancher, ou du pont du vaiſſeau, & elles ne ſont diſtinguées des autres bordages de pont, que parce que leur épaiſſeur eſt plus conſidérable & qu'elles s'adentent par des entailles avec les baux qu'elles croiſent dans leur cours.

CONTRE-MAITRE. ſ. m. Titre diſtinctif donné à certains ouvriers ou artiſtes, pour annoncer qu'ils ſont au ſecond rang dans leur claſſe. Parmi les charpentiers qui travaillent dans un port, il y a des contre-maîtres *foremen of a dock yard.* Il y a auſſi des contre-maîtres dans différens genres, c'eſt-à-dire qui ſont ou calfats, ou voiliers, ou forgerons, ou mâteurs, ou poulieurs, &c. — De même dans un vaiſſeau, on embarque pour le ſervice, des contre-maîtres. Parmi ceux-ci, il y a le contre-maître du vaiſſeau, *boat's wain mate*, qui a rang après les maîtres d'équipage, & qui eſt diſtingué ſous le nom de contre-maître de la cale.

CONTRE-MARCHE. ſ. f. *Counter march.* Dans les évolutions d'une armée navale, c'eſt un mouvement par lequel pluſieurs vaiſſeaux d'abord rangés ſur une même ligne, viennent ſucceſſivement ſe placer ſur une nouvelle ligne. — Des vaiſſeaux étant en ligne de bataille (fig. 23. E) virent de bord par la contre-marche, lorſque chacun à ſon tour, ſe rend en un même point, tourne ſur lui-même par une rotation horiſontale, & dirige enſuite ſa route dans le même ordre reſpectif ſur l'autre ligne de bataille qui eſt ponctuée. Cette contre-marche peut ſe faire en virant de bord, vent devant ou vent arriere; c'eſt pourquoi on diſtingue ces évolutions par les noms de contre-marche vent devant, & contre-marche vent arriere.

CONTRE-MARÉE. ſ. f. Courant oppoſé à la marée qui le produit. Cet effet vient de ce que la mer, qui s'avance avec viteſſe dans un eſpace libre, en raiſon du mouvement de flux ou reflux, reçoit plus d'accroiſſement dans ſon élévation au milieu du canal qu'elle parcourt, que dans les ſinuoſités latérales de ce même canal; dès-

lors les eaux du milieu s'épanchent dans ces lieux réſervés & y forment des courans dont les directions ſont plus ou moins oppoſées à celle du courant général de la marée.

CONTRE-POINT. ſ. m. Cordage ſupplémentaire dont on double la ralingue d'une voile, dans la partie $z\,n$ (fig. 55. M) qui embraſſe le coin inférieur de cette voile *abdc*. Comme c'eſt par ces coins ou points que l'action du vent eſt en partie tranſmiſe à un vaiſſeau, ils doivent être ſuſceptibles d'une plus grande réſiſtance que le reſte du contour de la voile, c'eſt pourquoi on les fortifie par un contre-point étroitement uni à la ralingue.

CONTRE-QUILLE. ſ. ſ. *Upper falſe keel.* Piece de bois appliquée ſur la face ſupérieure & horiſontale de la quille ; cette eſpece de doublage eſt non-ſeulement utile pour former un lien commun entre les pieces diverſes qui compoſent la quille d'un vaiſſeau (fig. 39. C) en croiſant dans ſon cours leur point de réunion, mais auſſi parce qu'aſſez épaiſſes pour fournir aux entailles qu'elles doivent préſenter au talon de chaque varangue, elles diſpenſent de faire, dans l'épaiſſeur de la quille qu'elles recouvrent, ces entailles qui ſeroient néceſſaires ſi les varangues repoſoient immédiatement ſur ſa face ſupérieure. Les pieces de contre-quille fortifient donc doublement la quille & en aſſurant la liaiſon de ſes parties & en contribuant à ce qu'elles ne ſoient altérées en aucun point dans ſes dimenſions.

CONTRE-VOILE d'étai. ſ. ſ. Voile quadrangulaire, elle eſt dans un vaiſſeau, placée obliquement à l'horiſon, & le lieu où elle eſt déployée eſt entre la voile d'étai, de hune & celle du grand perroquet, dans l'intervalle qui ſépare le grand mât & celui de miſaine. Voyez fig. (1. A). Son effort, ſous l'impulſion du vent, ſe tranſmet en partie & au ton du grand mât de hune, & au petit mât de hune qui ſervent d'appui aux extrêmités d'un de ces côtés.

CONTRÔLEUR. ſ. m. *Comptroller of the navy.* Officier d'adminiſtration de la marine royale ; ſes fonctions, ſont, d'inſpecter toutes les recettes & les dépenſes des arſenaux, ainſi que les achats & emplois des marchandiſes ; d'aſſiſter à tous les marchés faits avec le Roi pour ſa marine, de recevoir les encheres, d'être préſent aux revues des équipages, de contrôler les acquits, d'enrégiſtrer les brevets & commiſſions, de faire le recouvrement des deniers dus à Sa Majeſté, & d'être dépoſitaire de tous les titres & papiers qui ſont relatifs aux opérations, au ſervice, & aux approviſionnemens de la marine.

CONVOI. ſ. m. *Convoy.* Ce mot exprime quelquefois un nombre plus ou moins grand de bâtimens marchands qui naviguent ſous la

protection des vaiſſeaux de guerre chargés de les eſcorter. Quelquefois auſſi, on donne ce nom aux vaiſſeaux de guerre qui convoient. — C'eſt pourquoi on dit d'un bâtiment qu'il eſt de tel convoi, comme on dit auſſi qu'il part ſous convoi de tel bâtiment de guerre ; *to depart with convoy.* — La premiere acception paroîtroit ſeule admiſſible, parce qu'on dit généralement, eſcorter un convoi. — Une armée navale qui eſt chargée de convoyer, marche alors dans un ordre particulier qu'on nomme ordre de convoi. V. ordre.

CONVOYER. v. a. *To convoy.* Accompagner, eſcorter des bâtimens, pour les défendre, au beſoin, des attaques ou des entrepriſes des ennemis.

COQ. ſ. m. Dans un vaiſſeau, c'eſt un matelot qui eſt chargé de faire la cuiſine, pour l'équipage ; *crew's cook.* — Dans l'atelier de la corderie d'un port, c'eſt un ouvrier qui fait chauffer le goudron avec lequel on goudronne les fils carrets.

COQUE. ſ. f. On donne ce nom, *body, hull of a ship*, au corps d'un bâtiment de mer, lorſqu'il eſt vuide & ſans mâture ni gréement — On nomme auſſi coques *kink*, des eſpeces d'anneaux que forme un cordage, lorſque tortillé à un trop haut degré il ſe replie ſur lui-même dans un ou pluſieurs points de ſa longueur.

COQUERON. ſ. m. Dans un vaiſſeau de guerre, c'eſt un compartiment fait vers la partie extrême de la ſoute aux poudres & qui embraſſe l'eſpace *Imq* (fig. 15 P). — Dans les canots, on donne ce nom à de petits retranchemens faits à l'avant & à l'arriere, pour ſervir à contenir quelques effets qui y ſont dépoſés.

CORBILLON. ſ. m. Petit ſeau ou baquet dont on ſe ſert journellement à bord des bâtimens de mer, pour recevoir le biſcuit deſtiné à la nourriture, d'une partie déterminée de l'équipage, qui eſt ordinairement compoſée de ſept hommes.

CORDAGE. ſ. m. *Cordage, or rope.* Nom général de toutes ſortes ds cordes de quelque maniere qu'elles ſoient commiſes. Si des cordes ſont compoſées de chanvre du premier ou du ſecond brin, & ſi elles ſont faites avec une herbe ou un jonc particulier, ſuivant l'uſage qui en eſt établi ſur les bords de la méditerranée, on les diſtingue en diſant que ce ſont des cordages du premier ou du ſecond brin, ou des cordages d'auffe. — Si leurs fils ſont goudronnés ou non, les cordages ſont noirs ou blancs, *black or untarred.* Comme ces fils entrent en nombre plus ou moins grand dans la compoſition d'un petit cordage, on déſigne la groſſeur & la force de ces derniers par le nombre de leurs fils, en leur donnant la dénomination de cordage de N fils. Les plus gros cordages ſont indi-

qués par le nombre de leurs torons ou cordons ; *ropes made with N ſtrands*, ou par le nombre de pouces de leur groſſeur. Et tous les cordages qui ont une groſſeur peu conſidérable, ſont connus ſous la dénomination générale de menus cordages. — Si les cordages ſont compotés de torons ou de cordons, c'eſt-à-dire de faiſceaux de fils tortillés ou de cordages déja commis ſéparément, on dit qu'ils ſont des cordages en grêlins ou en auſſiere, *cable laid*, *hawſer laid*. — Enfin on dit d'un cordage qu'il eſt mou ou largue *ſlack rope*, lorſqu'il eſt lâche & ſans aucune tenſion.

CORDE. (à mâts & à-) *Under bare poles.* Propoſition adverbiale qui exprime l'état d'un vaiſſeau lorſqu'en pleine mer ſes voiles n'étant pas déployées, le vent n'agit que ſur ſes mâts, ſes vergues & les cordes qui ſervent à les ſoutenir ou à orienter les voiles. Ce vaiſſeau n'eſt alors ſollicité au mouvement que par la ſeule impulſion du vent régnant ſur la ſurface de ſes mâts & de ſon gréement.

CORDILLE. ſ. f. Tirer un vaiſſeau à la cordelle, c'eſt le mouvoir à l'aide de cordages, roidis par des hommes plus ou moins nombreux qui ſont rangés à terre ſur divers points de leur longueur, ils tranſmettent leurs efforts à l'aide de ſangles qu'ils paſſent en écharpe ſur leurs épaules. — Ces hommes ainſi employés, portent auſſi le nom d'hommes de cordelle, & leur troupe eſt dénommée une cordelle. — On remonte & on deſcend des rivieres à la cordelle. — On commande, une cordelle ou des hommes de cordelle, pour les mouvemens d'un bâtiment ; & les hommes qui agiſſent dans ces opérations ſont dits tirer à la cordelle.

CORDERIE ſ. f. *Rope-houſe.* Atelier de deux cens toiſes de longueur & de vingt-quatre pieds de largeur, dans les ports du Roi. Le chanvre y eſt préparé, peigné, converti en fils & enſuite employé à faire toutes ſortes de cordages pour le ſervice des vaiſſeaux & des arſenaux de marine. — C'eſt auſſi le nom de l'art qui a pour objet la compoſition de cordages quelconques *art of rope making.*

CORDON. ſ. m. *Strand.* Nom qui eſt donné aux auſſieres, lorſqu'elles ſont tortillées ou commiſes enſemble pour compoſer un nouveau cordage nommé grêlin ou câble. Il ſert a diſtinguer cette maniere de commettre en grêlin de celle de commettre en auſſiere ; dans laquelle on n'emploie que des faiſceaux de fils qui d'abord ſont tortillés ſéparément, & qui enſuite, ſous le nom de torons, ſont tortillés les uns avec les autres.

CORNE. ſ. f. Dans le gréement d'un vaiſſeau, c'eſt une vergue qui par une de ſes extrêmités, terminée en croiſſant, s'appuie ſur le mât qui la porte, & qui eſt deſtinée à tenir déployée une voile quadrangulaire de la forme de celle d'artimon (fig. M, 81.)

On aura une idée de l'extrêmité d'une corne, en conſidérant la fig. (52. M) *crutch or cheek.* Les fig. (10, 15, 17, 18, 19, 22, 23, 26, 27, 28. V) ſont connoître le lieu & l'uſage de ſemblables cornes. — Aujourd'hui, dans quelques gros vaiſſeaux, la voile d'artimon (fig. 1. A) eſt enverguée à une corne; dans les ſenaux (fig. 22. V) la voile nommée voile de ſenau, eſt portée par une corne, *gaff.* Dans des petits bâtimens, un côté des voiles auriques eſt étendu ſur une corne, *throat.* — Quelques opérations qui ſont exécutées dans l'atelier de la garniture, pour la préparation des manœuvres d'un bâtiment, exigent le ſecours d'un épiſſoir en bois dont la groſſeur a de 3 à 5 pouces de diametre ſur une longueur qui varie de 18 à 36 pouces, & cet épiſſoir porte le nom de corne. Il ſert à augmenter les ouvertures ou les ſéparations déjà commencées par les épiſſoirs en fer, entre les cordons des grêlins ou des cables.

Cornet. ſ. m. *Caſe of a maſt, or ſtep and partners.* Eſpece de garniture en bois, dont on recouvre le pied d'un mât dans ſa partie antérieure, juſqu'à la hauteur de l'étambrai, afin de le défendre de tout accident, dans les petits bâtimens qui ne ſont pas pontés.

Cornette. ſ. f. Marque de diſtinction (fig. 14. E) qui n'eſt arborée que dans les vaiſſeaux commandés par des chef-d'eſcadres. Elle conſiſte dans un pavillon-quarré, qui eſt terminé par deux pointes, & qui eſt déployé à la tête du mât d'artimon.

Corniere. ſ. f. Nom ſynonime avec celui d'eſtain dont l'uſage eſt plus généralement adopté. V. eſtain, *faſhion piece.*

Corniche. ſ. f. La corniche de la liſſe d'hourdy, dans un vaiſſeau, eſt une piece de bois ſculptée, dont on recouvre la face extéricure de la liſſe d'hourdy & dans toute ſa longueur, lorſque les montans de voûte ont été placés, ainſi que les bordages dont les extrêmités ſont fixées ſur cette même liſſe.

Corps. ſ. m. Le corps d'un vaiſſeau n'eſt que ce bâtiment nud, ſans gréement, ni mâts, ni voiles, *hull of a ſhip.* — Le corps d'une poulie eſt la caiſſe *nam* (fig. 60. M) qui renferme un rouet tel que *b*, *Shell of a block.* — Le corps d'une pompe, *chamber of a pump*, eſt la partie intérieure de cette pompe, qui eſt parcourue par le piſton dans ſes mouvemens alternatifs; quelquefois cette partie eſt de fonte afin qu'elle ne ſoit pas auſſi ſuſceptible, que ſi elle étoit en bois, des altérations & des changemens, que l'humidité, l'air & le frottement tendent ſans ceſſe à produire; pluſieurs vaiſſeaux de guerre qui naviguent ou combattent enſemble ſous les ordres d'un ſeul chef, compoſent une armée navale &

manœuvrent en corps d'armée, *body of a fleet.* — Dans une armée en bataille, la partie qui eſt au centre eſt nommée le corps de bataille, *center of a fleet.* — Dans un port on donne le nom de corps mort, *moorings, bollards in a dock yard*, à des cables fixes par leſquels on attache & on maintient les vaiſſeaux dans une place déterminée. — On indique auſſi certaine voilure, qu'un vaiſſeau préſente à l'impulſion d'un vent régnant, en diſant qu'il a, ou qu'il porte ſes quatre corps de voiles. Cette expreſſion annonce que ſa grande voile, ſa miſaine & ſes deux huniers ſont ſeuls déployés ; *main, fore, and top-ſails.*

CORRECTION. ſ. f. Opération par laquelle on rectifie les erreurs faites ſur la longueur ou ſur la direction de la route d'un vaiſſeau. *Correction in the dead reckoning.* C'eſt en déterminant la latitude du lieu où ſe trouve un vaiſſeau en pleine mer, par le moyen de certaines obſervations des aſtres, qu'on découvre l'erreur de la latitude qui avoit été eſtimée d'après des meſures méchaniques, & alors ſur une différence de ces latitudes, on en conclut que les baſes de cette eſtime ſont néceſſairement défectueuſes. La correction des routes n'eſt autre choſe que celle de ces baſes, & elle conſiſte, à fixer, conſéquemment à l'erreur commiſe en latitude, celle qui a pu être faite ou ſur l'air de vent ſuivi par le vaiſſeau, ou ſur l'eſpace qu'il a parcouru, & par conſéquent à déterminer la véritable longitude du lieu de la mer où le bâtiment doit être arrivé.

CORRIGER. v. a. Rectifier, effacer les erreurs. On corrige, dans ce ſens, & la route d'un vaiſſeau & ſa latitude & ſa longitude, déterminées par une eſtimation approchée, ou conclues des meſures méchaniques de la longueur du cette route & de ſa direction. La dérive, les courans, les lames, les variations de force dans le vent & pluſieurs autres cauſes, ainſi que des incertitudes ſur la véritable déclinaiſon de l'aiguille aimantée, ne peuvent jamais être parfaitement connues dans leur influence ſur la poſition réelle d'un vaiſſeau en pleine mer : & par conſéquent tous les réſultats auxquels on eſt conduit, en ayant égard à l'effet de toutes ces puiſſances, reſtent toujours ſuſceptibles d'être corrigés ſi on veut parvenir à un réſultat final & parfaitement exact, qui eſt toujours la poſition préciſe d'un vaiſſeau ſur la ſurface des mers. Voyez correction.

CORSAIRE. ſ. m. *Privateer.* Noms des bâtimens de mer, dont le gouvernement autoriſe l'armement & l'emploi pour courir ſur les vaiſſeaux ennemis, les attaquer & les combattre. Ces entrepriſes ſont commencées, & ſuivies, aux frais, profits & riſques des perſonnes qui les exécutent, ou qui forment ces plans d'attaque. — Le nom de corſaire eſt auſſi donné non-ſeulement aux bâtimens qui

reçoivent cette deſtination, mais auſſi aux capitaines mêmes qui les commandent.

Corvette. ſ. f. *Sloop of war.* Petit bâtiment de guerre qui n'eſt jamais armé de plus de vingt canons en batterie. Sa principale qualité devroit être de bien marcher, parce qu'il eſt ſouvent deſtiné à porter des ordres ou des avis, mais la ſcience de la conſtruction n'eſt pas encore aſſez avancée pour aſſurer cette célérité néceſſaire, aux corvettes qu'on conſtruit avec cette intention.

Cosse. ſ. f. *Thimble, bull's eye.* Anneau, de fer plat, (fig. 61, 63, M.) qui recourbé ſur ſes bords préſente une cannelure propre à recevoir & maintenir un cordage dont on l'entoure. Pluſieurs poulies telles que celles des fig. (8 & 15, M.) portent des coſſes qui ſont ceintes étroitement par leurs eſtropes, afin de faciliter leurs amarrages, ou de permettre qu'elles ſoient aiſément attachées partout où elles peuvent être utiles, à l'aide d'aiguillettes ou de petits cordages qui paſſent dans ces coſſes. Le grand uſage de ces anneaux eſt auſſi adopté pour prévenir les effets du frottement & empêcher que les amarrages ne portent immédiatement ſur les cordages qui ſervent de ceinture à ces coſſes. On s'en ſert auſſi comme de canaux, qui maintiennent ſur une direction déterminée un cordage quelconque qui les traverſe dans ſon cours, ou qui changent au beſoin ſa direction premiere. --- Quelquefois des crocs ou des crochets tiennent à de pareilles coſſes ſuivant les lieux où elles ſont établies (fig. 9, M.)

Côte. ſ. f. *Shore*, bord de la mer ou ſes rivages; c'eſt cependant & bien plutôt la bande de terre qui borde la mer. On dit d'une côte qu'elle eſt acore, à pic, lorſque ſa ſurface extérieure eſt dans un plan preſque vertical, *bold shore*, *bluff*; comme elle eſt baſſe, lorſqu'elle s'éleve peu au-deſſus du niveau de la mer qui l'environne *shallow coaſt*; & qu'elle ſe prolonge ſous l'eau, comme hors de la mer en faiſant un tres-petit angle avec l'horiſon. --- Une côte eſt ſaine, *clear shore*, lorſque pres d'elle, la mer conſerve une grande profondeur, & n'eſt ſemée d'aucuns rochers ou bancs qui puiſſent rendre la navigation dangereuſe. --- Elle eſt mal ſaine *foul coaſt*, dans des conditions contraires. --- La poſition d'une côte relativement à un vaiſſeau l'a faite déſigner quelquefois ſous le nom de côte ſous le vent, côte au vent, *lee shore*, *weather shore* pour déſigner que le vent peut porter le bâtiment ſur la premiere, & tend à l'éloigner de la ſeconde. C'eſt pourquoi les expreſſions faire côte, jeter, donner, aller, être, à la côte *to run a ground*, ſignifient l'état d'un vaiſſeau, que le vent ou la mer entraînent ſur une côte, c'eſt-à-dire, à une perte certaine. --- La mer bat en côte lorſque

ſes

ſes lames viennent ſe briſer ſur la côte, dans une direction perpendiculaire; le vent qui agit de la même maniere eſt dit auſſi battre en côte, & lorſqu'un vaiſſeau eſt dans de telles circonſtances, peu éloigné de cette côte, on dit qu'il eſt chargé en côte ou pouſſé à la côte, *Embayed on a le e shore.* — Si un vaiſſeau forcé ainſi par les vents ou la mer eſt échoué ſur un rivage de la mer, on dit qu'il eſt ſur la côte.

CÔTÉ. ſ. m. Dans un vaiſſeau, c'eſt le flanc droit ou gauche, *ſide of a ſhip.* De-là vient que les canons étant rangés ſur ſes deux flancs, on dit qu'il préſente le côté à l'ennemi, *to bring the broad ſide, to bear upon an ennemy*, lorſqu'il le combat en dirigeant ſur lui ſa batterie de tribord ou de babord. Un vaiſſeau évite par conſéquent de préſenter le côté à l'ennemi, lorſqu'il n'eſt pas d'un échantillon aſſez fort pour réſiſter aux boulets dont il eſt menacé d'être battu. — Le côté d'un vaiſſeau, ſur lequel le vent ſouffle directement, eſt déſigné ſous le nom de côté du vent, côté du lof, *weather ſide, weather beam*, comme le côté oppoſé eſt le côté ſous le vent, *lee ſide.* Lorſque le vent frappe perpendiculairement ſur un de ces côtés, le vaiſſeau eſt dit avoir le côté, travers au vent; dans cette ſituation, ſi ces voiles ſont orientées de maniere que leurs effets oppoſés, ſe détruiſent, & ne communiquent aucun mouvement progreſſif, alors le bâtiment eſt dit être en travers, ou avoir mis en travers, c'eſt-à-dire, en panne. Voy. Panne. — On dit d'un vaiſſeau qu'il a le côté fort ou foible, *wall ſided and crank ſhip*, lorſqu'il a une grande ou une petite ſtabilité, c'eſt-à-dire, lorſque ſollicité par le vent qui agit ſur ſes voiles, dans le ſens latéral, il offre une réſiſtance plus ou moins grande à l'inclinaiſon que cette puiſſance tend à produire; & ſi cette réſiſtance n'eſt pas égale des deux côtés, ce vaiſſeau eſt dit avoir alors un faux côté, *lap ſided ſhip.* Une telle inégalité provient toujours d'un défaut de ſymmétrie dans la forme extérieure des deux flancs, & des moyens qu'on emploie ordinairement pour en corriger l'apparence. — Lorſqu'on veut réparer la carene d'un bâtiment flottant, on l'incline latéralement autant que les circonſtances peuvent l'exiger, on le maintient dans cet état penché, & donner cette ſituation à un bâtiment, c'eſt le mettre ſur le côté *to lay a ſhip ou the careen.* Comme alors il a une inclinaiſon, pareille, (ſans être de même étendue) à celle que le vent lui fait prendre quelquefois en mer par ſon action ſur ſes voiles, on donne par extenſion le nom de côté du vent, à celui qui eſt oppoſé à l'inclinaiſon, & à l'autre, le nom de côté ſous le vent. — Dans une voile qui eſt déployée ſuivant un plan perpendiculaire à l'horiſon, il y a des côtés qui por-

tent le nom de bordure, & d'envergure, & on donne celui de côté vertical au bord latéral de cette même voile *leeche*; c'eſt *bd* & *ac*, (fig. 55, M.)

COTIER. adj. Titre diſtinctif de certains pilotes qui ſont nommés côtiers, *coaſting pilot* : parce que leur expérience les rend propres à diriger avec ſûreté, la navigation des bâtimens, dans le voiſinage & à la vue de certaines côtes. Ils connoiſſent ſur ces rivages, les bayes, les rades, les ports, les mouillages, les écueils, les courans, les marées, & ils ne peuvent porter le titre indiqué, que lorſqu'ils ont donné toutes les preuves néceſſaires de leur capacité & de leur talent dans cet art important.

COTIERE. ſ. f. Suite de côtes. C'eſt le rivage de la mer, compris entre des limites éloignées, & qui eſt compoſé de côtes différemment ſituées les unes par rapport aux autres, ou différemment élevées.

COUBAIS. ſ. m. Bâtiment qu'on meut à l'aide de rames & qui eſt en uſage ſur les rivieres du Japon.

COUCHER. v. a. Incliner. Un vaiſſeau qu'on carene eſt ordinairement couché ſur un de ſes côtés, *to be laid on her broad ſide* C'eſt-à-dire qu'il reçoit pour cette opération, une inclinaiſon latérale. Un vaiſſeau échoué, ne reſte pas toujours droit, & le plus ſouvent, il porte, ou il ſe couche alors ſur un de ſes flancs ; & même ſous l'impulſion d'un vent violent & imprévu, l'inclinaiſon extrême qu'il eſt forcé de prendre, fait dire qu'il s'eſt couché ſur le côté.

COUCHES. ſ. f. On donne le nom de couches de mât à des pieces ou à des aſſemblages de pieces qui forment chaque face latérale d'un mât compoſé. V. mât.

COUILLARD. ſ. m. Cargue extraordinaire & ſupplémentaire, ou cordage en patte d'oie qui ſert à retrouſſer rapidement les fonds d'une voile. Attachée à divers points de la partie moyenne d'une vergue, cette cargue deſcend pour paſſer ſous la ralingue de la voile & remonter de l'autre côté juſqu'à la même vergue, de maniere qu'étant miſe en action, elle replie la voile déployée ſur elle-même, & contribue à la ſerrer étroitement contre ſa vergue.

COULÉE. ſ. f. *Fair curve.* Belle courbure de la carene d'un vaiſſeau, ou qui promet une marche facile & la qualité de bien gouverner. Cette maniere de parler qui conſiſte à dire qu'un vaiſſeau à une belle coulée, parce que ſes contours ſe retreciſſent à l'avant & à l'arriere, ſuppoſent que la moindre réſiſtance de l'eau & l'action du gouvernail proviennent ſur-tout des formes aigues & de la proue & de la poupe d'un bâtiment, mais ces apparences ſont trompeuſes, & les eſpérances qu'elles donnent ne ſont pas toujours réaliſées. Voy. L'art de la marine.

COULER. v. n. Submerger. Un vaiſſeau qui eſt coulé bas, eſt celui qui entiérement ſubmergé, repoſe au fond de la mer. On coule bas un vaiſſeau; ou on le coule à fond, *to ſink*, lorſqu'à coups de canon on perce ſa carene pour donner entrée à l'eau de la mer dans ſa capacité, & l'obliger par le nouveau poids qu'il acquiert de deſcendre au bas ou au fond de l'eau. --- Un vaiſſeau peut auſſi couler bas, *to founder*, par d'autres cauſes capables d'ouvrir à la mer une iſſue dans ſon intérieur. Ces cauſes ſont, des chocs contre des écueils, la déſunion de ſes parties, produite par un long ſervice, ou par de gros vents; & enfin, des tempêtes violentes, & de trop longue durée, qui ébranlent les liaiſons des bordages; ou des coups de vent imprévus qui produiſent le renverſement ſubit d'un bâtiment. --- Un vaiſſeau qui coule bas d'eau, *leaky ſhip*, eſt dans un état tel que les eaux de la mer s'y introduiſent avec une abondance d'autant plus dangereuſe qu'elle ſurpaſſe celle qu'on peut en extraire & jeter dehors par le ſecours des pompes ou d'autres moyens adaptés aux circonſtances. --- Un vaiſſeau eſt chargé à couler bas, lorſque les poids qu'on lui fait porter, excedent dans leur grandeur les limites qui ſont preſcrites par ſa forme & par les ſoins de ſa conſervation, & lorſqu'ils le font plonger dans l'eau à une profondeur bien plus grande qu'elle n'avoit été déterminée par l'ingénieur qui l'avoit conſtruit. Cette ſurcharge, change ſes qualités, & le menace ſouvent du danger de couler bas.

COUP. ſ. m. Choc momentané. Un vent violent, extraordinaire & de peu de durée, eſt un coup de vent, *gale of wind*, *hard gale*; & lorſque ſa viteſſe eſt extrême, on le nomme coup de vent forcé, *ſtiff gale of wind*, *ſtreſſ of weather*. --- Lorſqu'une lame, dans ſon développement, rencontre un vaiſſeau, & lorſqu'elle ne peut ni l'entraîner dans ſa direction ni l'élever au-deſſus d'elle, elle ſe déploie ſur un tel bâtiment & le choque plus ou moins violemment avec une force proportionnée à ſa grandeur & à ſa viteſſe; ce choc eſt nommé un coup de mer. --- Les rames qui ſont employées à mouvoir un bâtiment, agiſſent par accès, en frappant l'eau périodiquement à des intervalles de temps plus ou moins longs, & chacun de ces chocs eſt nommé coup de rame, coup d'aviron; *ſtroke of the oars*. De même le gouvernail d'un vaiſſeau eſt tantôt ſans action, tantôt placé pour agir, c'eſt pourquoi chaque mouvement ſubit qu'on lui fait faire pour l'expoſer à l'impulſion de l'eau, reçoit le nom de coup de gouvernail, *wild ſteering*, & cette machine étant mue ſur ſes gonds à l'aide d'une barre, on dit ſouvent & à volonté coup de barre ou de gouvernail. Comme on donne, à l'extrêmité de la quille, qui correſpond à la poupe d'un vaiſſeau, le nom de talon de la quille, un

bâtiment eſt dit avoir donné un coup de talon, lorſque cette extrémité a frappé ſur un écueil, ou ſur un rocher ou ſur un haut-fond. — Il eſt ſuperflu d'expliquer ce qu'on entend par un coup de canon, *gun fired*; mais il eſt à propos de dire qu'un coup de canon à l'eau, *shot between wind and water* eſt l'effet d'un boulet qui a frappé ſur la carene d'un vaiſſeau, c'eſt-à-dire, dans cette partie qui eſt toujours ſubmergée lorſque le bâtiment eſt dans une ſituation droite & naturelle. — A bord d'un bâtiment, on tire des coups de canon pour annoncer des ordres; tels ſont ceux qui ſervent de ſignaux dans une armée navale, & ceux qui dans les rades ou les ports ſont pour la diane, la retraite, & pour faire connoître un projet de départ, ou de mettre à la voile : on nomme ces derniers, coups de canon de diane, *morning gun*; coup de canon de retraite, *evening gun*; coup de partance, *ſignal for ſailing*.

Coupe. ſ. f. Il y a un art pour donner aux voiles des vaiſſeaux les contours qu'elles doivent avoir afin d'être plus aiſées à orienter, à déployer & à étendre parfaitement. Cet art eſt celui de la coupe des voiles; il eſt utile, néceſſaire, & peu de voiliers l'exercent avec ſuccès. — Dans l'atelier de la garniture, c'eſt-à-dire, dans celui où les manœuvres des vaiſſeaux ſont ptéparées, on coupe les cordages qui doivent les former, & ſavoir décider de la longueur convenable à chaque manœuvre, c'eſt ſavoir la coupe des manœuvres. Celui qui dirige une telle diviſion de cordages eſt nommé le maître de coupe.

Couper. v. a. C'eſt trancher, ou ſéparer, ou traverſer ſuivant les circonſtances. — C'eſt trancher lorſque, dans un danger preſſant, on coupe les cables des ancres mouillées, à leur ſortie des écubiers, afin d'être libre dans le choix & l'emploi des moyens de ſe ſauver. *To cut the cables.* — Quelquefois auſſi, dans le même ſens, on coupe les mâts d'un bâtiment *to cut away maſts*, au niveau des gaillards, pour ſouſtraire leur ſurface & celle de leur gréement à l'impulſion du vent, lorſque l'effort qu'ils tranſmettent à ce bâtiment peut devenir nuiſible, & lui faire courir les plus grands riſques. — On dit d'une vergue, des manœuvres d'un bâtiment, qu'elles ont été coupées lorſque des boulets ou de la mitraille, les ont ſéparées en pluſieurs parties. *To ſhot, to tally away.* On coupe les ſaiſines d'un berceau de vaiſſeau en les tranchant pour laiſſer le vaiſſeau libre & livré à tout l'effet de ſa peſanteur ſur la pente de ſon chantier. — Couper un vaiſſeau ou couper ſa route, c'eſt paſſer devant lui, en croiſant cette route ſous un angle quelconque, & le forcer d'attendre le moment de prolonger ſa marche ſans obſtacle. — Couper la retraite à un vaiſſeau, c'eſt lui fermer le

paſſage ſur la route par laquelle il peut fuir ou ſe retirer. — Couper un ennemi, une ligne de bataille, une armée navale, une flotte, c'eſt les traverſer & ſéparer les uns des autres les vaiſſeaux qui les compoſent, *to break trough a line.* Dans ce cas tout bâtiment qui eſt ſéparé eſt dit être coupé, *to be cut off.* Les fig. (18 & 21, E.) préſentent des vaiſſeaux coupés ou ſéparés d'une armée, par l'ennemi qui la traverſe. — Couper une lame ; c'eſt auſſi, la traverſer, ou paſſer au travers.

COUPIS, ou COUPÉ. ſ. m. Interruption du pont ou du plancher qui recouvre l'intérieur d'un petit bâtiment. Cette interruption a lieu ordinairement à l'arriere, & ſi dans cette partie on ceſſe de prolonger le pont, c'eſt pour y former une chambre, qui s'éleve plus que le pont au-deſſus de la quille, & qui ſert au logement des officiers du bâtiment.

COUPLE. ſ. m. *Frame.* C'eſt le nom des côtes épaiſſes & doubles dont eſt compoſée la carcaſſe d'un bâtiment de mer. La fig. (39, C.) préſente à leur place les couples principaux d'un vaiſſeau, & la fig. 89, donne une idée de la forme & de la compoſition de chaque branche de ces côtes, *timbers*, qui ne portent le nom de couples, que parce qu'elles ſont faites de deux ſuites de pieces *ɣdfhkm* & *aqcgil*, accollées l'une à l'autre. — Les contours de ces couples, qui ſeuls ſont deſſinés dans le plan d'un bâtiment de mer, (fig. 2, P.) reçoivent auſſi le nom de couples *Frames.* — Entre les couples d'un vaiſſeau, il en eſt qui ont des noms diſtinctifs. Les couples principaux dont la forme extérieure eſt tracée (fig. 2, P.), & qu'on voit avec toute leur ſolidité (fig. 39, C.) ſont nommés couples de levée ; *principal frames.* Les autres qui ſont placés dans les eſpaces qui ſéparent les précédens, reçoivent le nom de couples de rempliſſage, *filling timbers.* — Les uns ſuivant leur poſition relative au milieu de la longueur d'un bâtiment, ſont, ou des couples de l'avant, *fore timbers*, *fore body*, (fig. 8, A.) ou des couples de l'arriere, *after body*, (fig. 5, A.). Celui qui ſépare ces derniers des premiers, & dont les branches embraſſent un plus grand eſpace, tel que *fBrao* (fig. 2, P.) eſt nommé maître couple *mid ship frame.* On donne le nom de couple de balancement, *balance timbers*, à deux couples dont l'ouvetture eſt combinée pour établir un certain rapport entre les capacités ou les volumes des parties avant & arriere d'un bâtiment. On donne celui de couple de lof, au couple qui correſpond au lieu où eſt fixé le dogue d'amure *hk*, (fig. 1, P.) *Loof frame, or loof timber.* Le couple qui eſt ſitué ſous le boſſoir *l*, reçoit auſſi le nom de couple de coltis *knuckle timber.* Il y a auſſi d'autres couples qu'on nomme élancés, dévoyés, *cant timbers*, lorſque

le plan de leurs branches n'eſt pas perpendiculaire au plan diamétral d'un bâtiment. V. Elancés, Dévoyés, & on les diſtingue ainſi des couples quarrés *ſquare timbers* qui ſont dans cette ſituation perpendiculaire.

COURAI. ſ. m. *Coat, ſtuff. to pay a ship's bottom, white ſtuff.* Compoſition, de brai, de ſouffre, & de ſuif; ou de brai gras, & de ſouffre, dont on enduit, à chaud, la ſurface extérieure de la carene, d'un vaiſſeau pour lui donner un coutour uni & régulier. — Si un bâtiment doit reſter dans un port, on lui donne un courai de port, qui eſt fait avec du brai gras, & du ſouffre. — S'il doit faire une campagne, il reçoit un courai de mer, compoſé de brai ſec, de ſouffre & de ſuif. On ſubſtitue quelquefois l'huile au ſuif. Ce courai eſt le mêlange de ſix parties, trois de brai, deux de ſouffre & une de ſuif. Lorſqu'on veut rendre le courai plus blanc, la quantité de ſouffre eſt augmentée. — Recouvrir un vaiſſeau d'un tel enduit, c'eſt lui donner un courai. *To pay the bottom of a ship, orto lay on the ſtuff.*

COURAYER. v. a. Donner un courai, enduire d'un courai la ſurface extérieure de la carene d'un bâtiment. Voy. Courai.

COURANT. ſ. m. 1.° On donne ce nom à toute maſſe d'eau qui ſe meut avec une viteſſe plus ou moins grande ſuivant une direction déterminée. Les vents qui regnent pendant quelque temps, produiſent ſur la mer certains courans, *current driſt*; les marées en occaſionnent d'autres, & lorſque le flux ou le reflux donnent un mouvement aux eaux de la mer, on dit de celles-ci qu'elles forment un courant de marée, ou le courant de la marée, *flood.* Ces courans ſouvent inconnus dans certains parages de la mer, ainſi que ceux qui ſont produits par les grands fleuves qui ſortent d'entre les terres, rendent incertaine & erronée, l'eſtime des routes des vaiſſeaux. — On dit d'un courant qu'il porte à tel air de vent, *that ſets N point*, lorſque ſes eaux ſont dirigées dans leur mouvement vers un tel point de l'horiſon; & la direction d'un courant, *ſeting of the ſea or current*, eſt l'air de vent ſur lequel ſes eaux s'avancent dans l'eſpace. — Un vaiſſeau eſt droſſé par les courans, lorſqu'il eſt entraîné, par leur force & dans le ſens de leur viteſſe. Cette même viteſſe eſt auſſi indiquée en diſant d'un courant qu'il fait *N* nœuds, ou qu'il parcourt *N* fois 47 pieds & demi dans une demi-minute. — 2.° Le nom de courant *runner* eſt auſſi donné à la partie d'un cordage ou d'une manœuvre, qui paſſant dans la caiſſe d'une poulie, roule ou court ſur le rouet qu'elle renferme, c'eſt celle ſur laquelle on agit, pour augmenter, diminuer ou annuller la tenſion de tout cordage.

COURANTE. *Running rigging.* Il y a une diſtinction de manœuvres courantes & de manœuvres dormantes. Les premieres paſſent dans

des poulies & changent à volonté de tenſion ou de direction, tandis que les dormantes ſont fixes & établies à demeure dans un vaiſſeau. Le premier nom convient aux bras, aux écoutes, amures, boulines, cargues, &c.; & le dernier aux étais, haubans, galhaubans, &c.; c'eſt-à-dire, que les cordages courans ne ſont fixés que par une de leurs extrêmités, & les cordages dormans ſont attachés par les deux bouts, dans une poſition conſtante. — Les manœuvres d'un vaiſſeau ſont, bien courantes *rendering*, lorſqu'elles paſſent aiſément dans les poulies, & que les rouets roulent vivement ſur leur axe.

COURBANT. adj. *Compaſſ timber.* On donne le titre de bois courbant, à des pieces qui dans leur longueur, ont une certaine courbure. Voy. les fig. (3, 4, 70, 81, C.)

COURBATON. ſ. m. Petite courbe *Small knee*, ou petite piece de bois, de forme angulaire. Voy. Courbe. Les Courbâtons prennent divers noms ſuivant la place qu'ils occupent. C'eſt ainſi que les courbes d'éperon, *Brakets of the head*, de beaupré, de porte-haubans, de hune, *knee of the top*, de gatte, &c., ſont autant de courbâtons.

COURBE. ſ. f. *Knee.* Piece de bois de fortes dimenſions, & dont la figure eſt angulaire. Telles ſont *i k h* (fig. 56. C), les deux branches de ces courbes forment entr'elles un angle plus ou moins ouvert. On s'en ſert dans un vaiſſeau pour lier les extrêmités de chaque bau avec la muraille. On voit une telle courbe *x* (fig. 53, C.) — L'Etrave eſt réunie en partie avec l'éperon (fig. 1, P.) par le moyen d'une courbe de capucine *ſtandard of the head.* Les courbes précédentes ſont des courbes de bau ou de pont *knee hanging*, *knee of the deck.* — L'étambot & l'extrêmité de la quille, d'un bâtiment, ſont liés par une courbe d'étambot *nme* (fig. 73, C.) *Knee of the ſtern poſt.* — Les barres de l'arcaſſe le ſont avec le corps d'un vaiſſeau par des courbes d'arcaſſe, *tranſom knee.* — La proue l'eſt avec l'éperon par des jottereaux, *abuc* (fig. 1, P.) *Checks of the head.* — Les boſſoirs le ſont avec la proue par des courbes de boſſoirs *o* (figure 38, C,) ou *S*, (figure 10, N.) — Les bittes le ſont au pont par des courbes nommées taquets de bittes *Ei*, & *Dq*, (fig. 35, C.) *ſtandards of the cable bitts, or ſpurs of the bitts.* — Les baux, non-ſeulement des ponts, mais auſſi du faux pont & des gaillards ont leurs extrêmités unies au corps du vaiſſeau par le moyen de courbes ſemblables, *knee of the quarter deck.* — Les courbes des baux des ponts ſont ſuivant leur poſition, nommées ou verticales *knee hanging*, ou horiſontales, *lodging knee*; ou obliques, *raking knee*, *dagger knee.* Elles ſont ordinairement en bois; mais quelquefois elles ſont remplacées par des courbes de fer *iron knee*, dont on

voit la forme & l'arrangement en *y* (fig. 53, C.) Celles-ci ſont alors formées par trois ſortes barres de fer qui s'arcboutent les unes contre les autres. — Des pieces de bois qui ſont courbes dans leur longueur, & qui ſervent à lier enſemble les parties extrêmes de la muraille d'un vaiſſeau, ſoit à l'avant ſoit à l'arriere, reçoivent le nom de courbes de liaiſon. Parmi ces courbes on nomme courbes d'écuſſon celles qui s'étendent intérieurement ſur les barres de l'arcaſſe & ſur les couples extrêmes, de l'arriere d'un vaiſſeau. Telles ſont *ns*, *lr*, *mn*, (fig. 24, C.). D'autres courbes nommées guirlandes *breaſt hook*, & telles que *fab* ſont placées ſur la face intérieure de la muraille de la proue d'un bâtiment. Elles croiſent l'étrave aux points *a*, *b*, *c*, *d*, & ſervent par leurs longues branches à lier étroitement enſemble & l'étrave & les alonges d'écubiers. — On donne enfin le nom de courbe de poulie d'écoute, à une courbe de fer qui eſt ordinairement fixée hors d'un vaiſſeau ſur ſa muraille, & ſous les porte-haubans d'artimon (fig. 1, A.) Elle ſert à ſoutenir une ſorte poulie dans laquelle paſſe l'écoute de la grand-voile.

COURBER. v. a. Rendre courbe. On a beſoin dans la bâtiſſe d'un vaiſſeau de pieces de bois qui ſoient courbes dans le ſens de leur longueur & la nature ne peut les former telles qu'elles deviennent néceſſaires pour la place qu'elles ſont deſtinées à occuper. C'eſt pourquoi l'art vient au ſecours des conſtructeurs, & des pieces de bois reçoivent une courbure convenable, ſoit par le moyen du feu, ſoit en les imprégnant de la vapeur de l'eau bouillante qui les rend faciles à plier, ſans être expoſées à une rupture qui autrement auroit lieu, & qui les diſpoſe à garder la nouvelle forme qui leur eſt donnée. C'eſt ainſi que ſont préparés les bordages qui recouvrent les parties recourbées de l'avant & de l'arriere d'un vaiſſeau.

COUREAUX. ſ. m. On donne ce nom, dans quelques parages de la mer, & près des terres, à certains canaux dirigés parmi des hauts fonds, c'eſt-à-dire, à ces parties prolongées & étendues du fond de la mer, dans leſquelles l'eau a plus de profondeur que dans toutes les autres parties voiſines, & dans leſquelles ſeules la navigation peut avoir lieu avec quelque ſûreté. Quelquefois auſſi par extenſion on donne auſſi le nom de coureaux aux bateaux dans leſquels on peut parcourir ſans riſques ces coureaux, ou ces ſinuoſités du fond de la mer.

COURIR. v. a. C'eſt s'avancer, plus ou moins rapidement, dans l'eſpace, ſuivant une direction quelconque, *to ſail*. — Un vaiſſeau s'avance-t-il du côté du nord ou du ſud, il eſt dit courir à *N* air de vent *to ſail*, *northerly*, *ſoutherly* ? Eſt-il dirigé vers la terre, ou vers la grande mer, ou vers un bâtiment, vers un ennemi, une iſle, une côte, un rocher, &c. ? Il court alors ſur la terre,

au large, *to ſtand for the off ing* ſur un bâtiment, ſur un ennemi ; *to run end upon a ship* ; ſur une iſle, ſur une côte, un rocher, & ſi le chemin qu'il fait, l'approche ou l'éloigne des pôles ou du premier méridien, il eſt dit courir en latitude ou en longitude, *to run down latitude or longitude.* — Si dans ſa route il ſuit la direction d'un parallele ou celle d'un méridien, il court ſur *N* parallele ou ſur *N* méridien. — Un vaiſſeau eſt-il mouillé ? Quelquefois le vent le pouſſe vers le lieu où ſon ancre eſt placée, & il eſt dit courir ſur ſon ancre *to heave a head.* — Eſt-il à la voile ? Le mot courir ſert à exprimer ſa marche ſous divers rapports. Il court ſous la miſaine, ſous ſes baſſes voiles, &c. *To go, under fore ſail, under a pair of courſe*, lorſque ces voiles ſont ſeules déployées & expoſées à l'impulſion du vent : & lorſque toutes ſes voiles ſont ſerrées, il eſt dit courir à ſec, *to ſcud under bare poles.* — Si la route eſt dirigée vers l'origine du vent, ou dans le ſens du vent régnant, il eſt dit courir, vers le vent, au vent, *to ſtand upon a wind*, ou ſous le vent, *to go large from the wind.* — Lorſque ſes voiles ſont orientées pour recevoir l'impulſion du vent, qui ſouffle, ou directement de l'arriere à l'avant, ou obliquement, ſoit ſur le flanc d'un vaiſſeau, ſoit ſur un côté de la proue, alors il court, ou vent arriere, *to run or ſail before the wind* ; ou vent largue, *to ſail large, or quartering, to lead large* ; ou au plus près du vent, *to be cloſe hauled.* — Comme l'angle d'incidence du vent ſur les voiles, étant plus ou moins grand, fait que le vaiſſeau acquiert plus ou moins de vîteſſe, le manœuvrier commande quelquefois de faire augmenter cet angle en diſant de faire courir, *to keep her full*, & il dit auſſi quelquefois de laiſſer courir lorſqu'il ne veut produire aucun changement ni dans cet angle ni dans la vîteſſe qui en eſt dépendante. — Lorſque les marins veulent exprimer, ou certaines routes d'un vaiſſeau ou la direction de ces routes, ils emploient des expreſſions particulieres dont le mot courir fait partie, & ils diſent courir, un bord, une bordée, des bords, des bordées, *to ply to windward by boards*, (Voy. bord, pour l'intelligence complette de ces phraſes) ; courir le même bord, *to ſtand or the ſame tack* ; courir à bord oppoſé ou à contre ; courir bord ſur bord ; courir avec les amures ſur *N* bord, *to lead or the N tack.* — S'il eſt queſtion d'exprimer l'eſpace parcouru, ou le temps employé à le parcourir, on dit d'un vaiſſeau qu'il a couru *N* horloges, c'eſt-à-dire, pendant *N* fois trente minutes, ou qu'il a couru *N* lieues. — S'il faut indiquer qu'il a quelque vîteſſe progreſſive, il eſt dit courir de l'avant, *to ſhoot a head* ; ſi on veut annoncer qu'il peut, ſans danger, prolonger ſa route, & que l'eſpace de mer qui ſe préſente devant lui, peut être parcouru ſans riſque,

on dit qu'il a de l'eau à courir *ſea room.* — Enſuite (en étendant l'acception de ce mot courir) un cordage, eſt dit courir dans une poulie, parce qu'il paſſe librement dans cette poulie, *to render.* Le cable court ſur la bitte, lorſqu'il gliſſe ſur elle, en ne ceſſant de l'embraſſer, pour ajouter à la longueur de cette partie du cable qui tient extérieurement à une ancre mouillée. — On voit, au mot bordée, qu'il exprime quelquefois la durée d'un ſervice continu d'une partie de l'équipage, à bord d'un vaiſſeau dans l'intervalle d'un jour; & courir la grande ou la petite bordée, c'eſt faire le ſervice déſigné par ces mots. — Courir la bouline, c'eſt recevoir une punition; tout homme qui y eſt condamné, eſt forcé de paſſer entre deux rangs de matelots qui le frappent d'un coup de corde ou de garcette, à chaque tour qu'il doit faire; *to run the gantlet.* — Enfin, on dit d'une côte dont le contour ſe prolonge du nord au ſud ou de l'eſt vers l'oueſt, qu'elle court nord et ſud, ou eſt & oueſt.

Couronnement. ſ. m. *Taffarel.* Dans un vaiſſeau, c'eſt la partie extrême & ſupérieure de ſa poupe. Elle eſt ornée de ſculpture, comme on peut le remarquer (fig. 42, C.) — La liſſe, ou la piece de bois, courbée avec grace, qui termine la poupe dans ſes points les plus élevés, reçoit le nom de liſſe de couronnement; *upper rail of the ſtern.* Dans ſon cours, elle recouvre les extrêmités de toutes les alonges de poupe ou de tableau.

Cours. ſ. m. Ce mot eſt employé quelquefois comme ſynonime avec virure qui eſt plus en uſage, pour exprimer une ſuite de planches qui, placées les unes au bout des autres, recouvrent intérieurement ou extérieurement, des parties de la muraille d'un vaiſſeau. De là vient qu'on dit un cours de bordages, un cours de vaigres, *ſhake.* — Ce mot ſert ſur-tout pour indiquer la grande longueur d'un voyage de mer, & le diſtinguer de ces voyages dont les extrêmités peu éloignées les ſont nommer de grand ou de petit cabotage. C'eſt pourquoi un voyage, une campagne de long cours, ſont ainſi déſignés parce que le vaiſſeau qui entreprend une telle route, a une grande diſtance à parcourir à travers les mers, pour ſe rendre du lieu de ſon départ à celui de ſa deſtination. Les voyages de long cours ſont ceux qu'on fait, de l'Europe dans l'inde, au Pérou, autour du Globe ou du Monde, &c.

Course. ſ. f. *Cruize.* Courir ou être deſtiné à courir ſur tous les bâtimens ennemis qu'on peut rencontrer, c'eſt faire la courſe, *privateering*, c'eſt armer en courſe, aller en courſe, *to cruize at ſea*, *to go a privateering.* Lorſqu'un vaiſſeau a une telle deſtination, il navigue d'une maniere particuliere, & ſans s'attacher à une route unique, il ne parcourt les mers que pour y chercher des bâtimens qu'il puiſſe combattre & enlever à l'ennemi.

COURSIER. ſ. m. Nom diſtinctif d'un canon lorſqu'il eſt placé ſur la proue d'un bâtiment, afin de ſervir contre un ennemi pourſuivi. Les galeres, les chaloupes canonnieres ſont armées d'un canon établi de cette maniere. On nomme auſſi un tel canon, du nom de canon de chaſſe.

COURSIVE. ſ. m. C'eſt un nom qu'on donne quelquefois à un conduit étroit qu'on ménage, intérieurement dans un vaiſſeau entre les ſoutes pratiquées à l'arriere; mais c'eſt plus généralement celui de la partie, du pont ſupérieur, qui eſt compriſe entre les deux gaillards ſous les paſſe-avants, & qui correſpond à l'intervalle *abcd*, (fig. 13, P.) — Dans un canot on nomme auſſi courſive, l'eſpace compris entre le coqueron de l'avant & la chambre de l'arriere. (Voy. coqueron & chambre de canot.

COURT. adj. On dit d'un vaiſſeau qu'il eſt court, lorſque le rapport de ſa longueur à ſes autres dimenſions principales n'eſt pas auſſi grand que celui qui eſt conſacré par l'uſage, dans les bâtimens de la même claſſe.

COURTIER. ſ. m. Entremetteur. Ses fonctions dans un port de mer ſont de négocier des ventes ou des achats de marchandiſes pour le compte des perſonnes qui les emploient; *broker*; d'informer du départ & de l'arrivée des bâtimens; d'indiquer ceux qui ſont deſtinés à être fretés, & de faciliter aux étrangers toutes les communications néceſſaires en leur ſervant d'interprêtes. Ses ſalaires ſont connus ſous le nom de droit de courtage.

COUSSIN. ſ. m. C'eſt ſouvent un morceau de bois tendre; tel eſt le couſſin des bittes, *doubling of the bitts, or fir linning*, qui eſt une piece demi-cylindrique *DC*, (fig. 35, C.) & de peuplier. Elle eſt placée en arriere des bittes pour recouvrir le traverſin, & rendre plus doux le frottement qu'éprouvent les cables qui paſſent & gliſſent ſouvent autour des montans & du couſſin des bittes. — Les couſſins d'écubier, *bolſters of the hauſe holes*, ont été imaginés dans les mêmes vues. Ils ſont auſſi de peuplier, on peut les diſtinguer en *ui*, (fig. 38, C.) ſous les ouvertures des écubiers *d* & *i*, & fixés extérieurement ſur la muraille du vaiſſeau. Les cables qui tiennent aux ancres mouillées, repoſent, à leur ſortie du bord, ſur ces couſſins qui étant d'un tiſſu tendre, ne leur font éprouver que des frottemens très-doux & peu deſtructeurs. — Le pied du beaupré, (fig. 38, A.) dans un vaiſſeau eſt appuyé ſur deux billots placés l'un à l'avant & l'autre à l'arriere des flaſques; & ces billots reçoivent le nom de couſſins de beaupré, *pillow*. — Près de la tête des mâts, on fixe auſſi une piece de bois tendre (fig. 37, A.) qu'on nomme couſſin de tête de mât. Sa place eſt déterminée de ma-

nière que les haubans qui embraſſent le ton, s'appuyent ſur ces couſſins en s'écartant du mât, & ne puiſſent toucher aux barres qui étant d'un bois très-dur, les endommageroient dans les divers mouvemens de bâtiment. --- Enfin, on ſait avec de vieux cordages des eſpeces de couſſins *mat* qui portent ce nom parce qu'ils ſervent à conſerver certains objets que des frottemens répétés pourroient bientôt détruire.

COUTEAU. ſ. m. Le contr'étambot qui recouvre la face extérieure de l'étambot a la forme d'un priſme triangulaire (fig. 15. C). Une de ſes faces, *aob* eſt appliquée ſur celle de l'étambot ; par conſéquent cette piece préſente du côté oppoſé ou du côté du gouvernail un angle plan *acbo*, formé par deux de ſes faces, & qui porte le nom de couteau de l'étambot. — La meche *ucd* (fig. 35. G.) du gouvernail eſt terminée de la même maniere, par un angle plan, qui eſt nommé couteau de gouvernail, *back of the rudder.* C'eſt ainſi par cette conformation du contr'étambot & du gouvernail, que celui-ci tournant ſur ſes gonds peut faire un angle, plus variable dans ſa grandeur, avec le plan diamétral d'un bâtiment auquel il appartient.

COUTELAS. ſ. m. Nom qui eſt donné, par les navigateurs de la mer méditerranée, aux bonnetes hautes, c'eſt-à-dire aux bonnetes des huniers. V. bonnete.

COUTURE. ſ. f. Dans l'art de bâtir les vaiſſeaux, c'eſt l'intervalle qui ſépare les bords de deux bordages adjacens, *ſeam of the planks* & ſi les charpentiers laiſſent un tel vuide entre les planches dont ils recouvrent la carcaſſe d'un bâtiment, c'eſt parce qu'il devient plus aiſé de fermer tout accès à l'eau environnante, en rempliſſant ces coutures d'étoupe, qu'en perfectionnant avec le plus grand ſoin la réunion intime de ces planches, les unes aux autres. — L'aſſemblage des étoupes dont on remplit de tels joints, reçoit auſſi par extenſion le nom de couture ; & faire cette opération *to chinſe*, c'eſt calfater. Voyez ce mot. — Dans l'art du voilier ce mot a une acception commune, *ſeam oh the ſails.* — Car la couture d'une voile eſt la jonction, faite avec du fil, des laizes qui la compoſent. Cependant on étend les ſignifications de ce mot juſqu'à leur faire exprimer, la largeur de la toile dont une laize anticipe ſur la laize voiſine, pour lui être réunie par pluſieurs ſuites paralleles de points de couture. Des lignes ponctuées & tracées, ſur la ſurface des voiles repréſentées (pl. M) donnent une idée de la diſpoſition des laizes & de leurs coutures. Les petites voiles ſont faites de laiſes couſues plus ſimplement & en joignant leurs bords. Une telle couture eſt nommée ronde, pour la diſtinguer de la précédente qui eſt une couture plate.

COUVRIR. v. a. *To over flow.* On dit de la mer qu'elle couvre

un rocher, par exemple, lorſque s'élevant par le flux, ſes eaux viennent s'accumuler autour & au-deſſus de ce rocher, de manière qu'elles le cachent entiérement après l'avoir laiſſé à découvert par le reflux. De là vient qu'on dit d'un tel rocher qu'il couvre & découvre, ou à toutes les marées ou aux époques des ſeules grandes marées, parce qu'il eſt alternativement, viſible ou caché ſous l'eau. C'eſt dans le même ſens qu'on dit d'un banc, d'un écueil, d'un récit qu'ils couvrent & découvrent.

Cracher. v. a. Lorſque les bordages qui recouvrent un vaiſſeau, ou qui forment ſon enveloppe, ceſſent d'être fixés invariablement dans leur place ; lorſque les grands mouvemens de roulis & de tangage que ce vaiſſeau éprouve dans une mer orageuſe, produiſent leur déplacement alternatif quoique peu conſidérable, l'étoupe placée dans l'intervalle qui les ſépare, eſt bientôt chaſſée du vuide qu'elle rempliſſoit, & dans cet état des choſes le vaiſſeau eſt dit cracher ſes étoupes ; bientôt auſſi l'eau trouve un accès facile dans l'intérieur du bâtiment & le menace d'un danger plus ou moins grand.

Craïer. ſ. m. Bâtiment à trois mâts de 70 à 80 pieds de longueur & en uſage ſur la mer baltique. Sa mâture eſt à pible.

Crampe. ſ. f. Ou crampon de fer, *crampiron or ſtaple* ; ce mot conſerve dans la marine l'acception qu'on lui donne dans la langue commune. Il y a cependant la crampe à chambriere qui eſt particuliere à l'atelier de la mâture. V. chambriere.

Crapaud. ſ. m. *Gooſe-neck*. Piece de fer, coudée. On en voit le lieu & la forme en *ai* (fig. 84. C). La branche *a* eſt fixée ſur l'extrêmité *aE* de la barre du gouvernail d'un vaiſſeau ; & la branche *i* qui la termine, s'étend & s'appuie ſur une face inclinée *BR* d'une piece de bois demi circulaire, qu'on nomme tamiſaille & qui eſt clouée ſous les baux du pont à la hauteur de la tête du gouvernail. C'eſt par le moyen de ce crapaud que la barre du gouvernail, étant mue de *B* en *R* ou de *R* en *B* eſt toujours maintenue à une hauteur conſtante, parce que la branche *i* du crapaud ne ceſſe dans ces mouvemens alternatifs de repoſer ſur la tamiſaille *BR*.

Craquer. v. n. Un mât qui craque ou qui a craqué, eſt dans cet état qui tient le milieu, entre une rupture entiere & une flexion qui a altéré ſa premiere forme, ſans retour ; il eſt par conſéquent devenu plus foible qu'un mât qui n'a que conſenti. V. conſentir. Au reſte dans toute autre application ce mot conſerve ſa ſignification ordinaire.

Cravan. ſ. m. *Barnacle*. Nom de certains coquillages marins, qui s'attachent à la carene des vaiſſeaux, & qui quelquefois s'y trouvent en ſi grand nombre, que par leur volume ils alterent ſes qualités pour la marche.

Cravatte. ſ. f. Dans une chaloupe qui eſt chargée d'une ancre pour la porter au lieu où elle doit être mouillée, un fort cordage ſoutient, à l'arriere & en dehors de cette chaloupe, cette ancre ſuſpendue par le milieu de ſa verge; & ce cordage reçoit le nom de cravatte. — Dans l'opération d'abattre un vaiſſeau en carene, une cravatte eſt un cordage qui embraſſant la tête des bas-mâts de ce vaiſſeau, au-deſſus de celle des aiguilles qui les ſoutiennent, ſe rend ſur le ponton adjacent où il eſt roidi pour retenir le vaiſſeau abattu, ou dans ſon état d'inclinaiſon. — Dans l'opération de démâter un vaiſſeau à l'aide de ſimples bigues, on donne auſſi le nom de cravatte à un cordage qui, paſſant dans une poulie fixée à la tête des bigues, ſert à contenir un mât lorſqu'on le fait ſortir de ſa place.

Créance (en) adv. Un vaiſſeau mouille en créance, lorſque c'eſt ſa chaloupe qui eſt chargée de porter une de ſes ancres au lieu du mouillage, & de rapporter à bord le bout du cable entalingué ou attaché à cette ancre.

Creche. ſ. f. Etabli, ſur lequel on fixe, dans une corderie, les peignes de toute eſpece qui ſont propres à dégroſſir le chanvre, ou ou à l'affiner, ou à le mettre en peignons.

Cremaillere. ſ. f. Nom diſtinctif des adents qui ſervent à lier enſemble les pieces compoſantes d'une vergue d'aſſemblage. On voit la forme de ces adents à cremaillere, en *mo* & *pc* (fig. 15, A); & ils ſont pratiqués dans les parties des deux pieces de bois qui, réunies, doivent former la vergue *ts*. Ces adents qui reſſemblent à autant de priſmes de peu de hauteur & dont la baſe eſt un trapeze, ſont ſaillans dans une piece & excavés ou rentrans dans la piece correſpondante.

Crever. v. n. S'ouvrir ou ſe rompre, par un choc violent. Un vaiſſeau eſt crevé, *ship bilged*, lorſqu'après avoir frappé contre un corps dur, tel qu'un rocher, par exemple, ſa carene ſe trouve enfoncée, & briſée dans certaines parties, de maniere que l'eau environnante peut alors s'introduire dans l'intérieur de la cale. — Un vaiſſeau qui s'échoue & qui ne porte pas également ou par un aſſez grand nombre de points ſur la terre où il repoſe, eſt bientôt crevé ſi ſon lit eſt hériſſé de quelques parties dures & ſaillantes.

Creuser. v. a. Rendre plus profond. Lorſque dans un port, le fond eſt trop peu éloigné du niveau ordinaire de la mer, pour les bâtimens qu'il doit recevoir, on creuſe ce port, *to deeper a port*, c'eſt-à-dire, qu'on excave ſon fond, pour augmenter la profondeur de l'eau que la mer y rapporte. — Les machines employées à cette opération ſont nommées machines à curer ou à creuſer.

CREUX. ſ. m. *Depth.* Dans un vaiſſeau, une de ſes dimenſions principales, porte le nom de creux, comme les autres portent celui de bau ou de largeur & de longueur. Le creux d'un vaiſſeau eſt la diſtance de la face ſupérieure de la quille *h* (fig. 32. G) à la ligne droite *iq*, qui joint les extrêmités du bau *xy* (fig. 53. C) du premier pont dans le plan du maître couple. — Le creux de la cale d'un vaiſſeau, *depth of the hold*, eſt la diſtance réelle de la face ſupérieure de la carlingue P à la face inférieure du maître bau *xy*.

CRIQUE ſ. f. *Creek, bight, or cove.* Canal petit & étroit qui reçoit les eaux de la mer & qui ſe prolonge plus ou moins entre des terres. — On donne auſſi le nom de criques à de petits enfoncemens de la mer entre les terres, dans leſquels des bâtimens peu conſidérables peuvent trouver une retraite au beſoin.

CROC. ſ. m. *Hook.* Ce mot a une ſignification connue. On diſtingue dans la marine des crocs de palan, *tackle hook*, de candelette, *hook of the fore tackle*, de capon, *cat tackle*, *cat hook*, & ils ſont ainſi déſignés, parce qu'ils ſont portés par les poulies de palan de candelette & de capon. — Il y a des crocs à trois branches *creeper* & ils ſervent à ſoulever un cable ou à retirer du fond de la mer, une ancre, &c. — Il y a des crocs à émerillon *ſwivel* (fig. 16 M) qui ſont ainſi nommés, parce qu'ils ont la liberté de tourner ſur la branche par laquelle ils ſont ſuſpendus. — Les crocs à coſſe reſſemblent à celui *cbf* (fig. 23. M) qui eſt armé d'une coſſe *d* ; & c'eſt par cette coſſe qu'un tel croc, dont l'uſage eſt alors plus facile, eſt attaché par-tout où il peut être néceſſaire. — Dans les corderies des ports, des crocs ou crochets ordinaires ſervent à ſoutenir, à une certaine hauteur & en différens points de leur longueur, les fils carrets qui ſortent des mains des fileurs — Il y a auſſi dans le même atelier une autre machine qui eſt nommée croc à ourdir & qui n'a rien de ſemblable aux crocs ordinaires. Le croc à ourdir eſt compoſé d'un rouet, placé & roulant, entre deux plateaux qui ſervent d'appui aux extrêmités de l'axe de rotation. L'un de ces plateaux porte une longue queue qu'un ouvrier tient en main & l'autre eſt lié au premier par une traverſe qui eſt perpendiculaire à leurs plans paralleles. Cet inſtrument eſt employé à ourdir un cordage, c'eſt-à-dire, à étendre dans toute leur longueur les fils qui ſont deſtinés à le compoſer. On fait paſſer ſur le rouet du croc, un paquet de fils, alors l'ouvrier qui tient le croc par le manche, s'éloigne des tourets qui roulant ſur leur axe, laiſſent développer leur fil à meſure que l'ouvrier les tire après lui. Par ce moyen, l'ouvrier arrivant à l'extrêmité oppoſée de la corderie, a étendu ſur toute ſa longueur un nombre de fils, double de celui dont il avoit chargé l'inſtrument.

Crocher. v. a. ou accrocher. *To hook.* Saiſir à l'aide d'une croc. On croche l'arganeau d'un ancre, *to fish the ancor by ring*, en parlant le croc de la poulie de capon *B*, (fig. 10, M) dans la boucle t de l'ancre *tc*. — On croche les palans de roulis en fixant leurs crocs ſur les murailles d'un vaiſſeau afin qu'étant roidis ils ſervent de ſoutient contre les effets des mouvemens d'oſcillation du bâtiment ; *to hook the rouling tackle.*

Crochet. ſ. m. Petit croc, *hasp.* Ce mot a une ſignification pareille dans la marine & dans toute la langue commune ; cependant on nomme crochet du pied d'un mât, un excédent en bois, qui déborde en *t* (fig. 17, A) le pied d'un mât de perroquet afin que dans l'opération d'élever ce mât à ſa place, il ne puiſſe s'échapper hors & au-deſſus des barres de perroquet.

Croisée. ſ. m. C'eſt, dans un vaiſſeau, la longueur de ſes plus grandes vergues horiſontales. — Un bâtiment qui a beaucoup de croiſée eſt celui dont les vergues ſont très-longues, ou les voiles très-larges, & comme cette dimenſion eſt aſſez ordinairement proportionnelle à la grandeur du bâtiment, on juge de cette derniere par la premiere, lorſqu'on ne peut diſtinguer que celles-ci dans le lointain. — La croiſée d'un ancre ; *croſſ of an anchor*, eſt l'ouverture de ſes deux pattes, ou la diſtance du bec *i* (fig. 70 M) au bec *n*.

Croiser. v. a. *To cruiſe.* Un vaiſſeau croiſe, lorſqu'il s'établit dans un parage déterminé de la mer, & qu'il le parcourt dans tous les ſens, pour attendre, à leur paſſage, des bâtimens qu'il doit protéger, ſecourir, ou attaquer. — Un vaiſſeau qui reſte en ſtation dans certaines régions de la mer, & qui y fait des courſes alternatives ſans pouvoir avancer ſur la route qu'il doit ſuivre parce, qu'il attend ou parce qu'il eſpere des vents favorables qui ne régnent quelquefois qu'à des époques fixes, eſt dit auſſi croiſer par les vents contraires.

Croisette. ſ. f. On donne quelquefois ce nom aux barres de perroquet. (fig. 27, A.) Voy. barre.

Croiseur. ſ m. Nom d'un vaiſſeau qui croiſe dans certains parages, avec des intentions hoſtiles. — On étend même cette dénomination aux officiers qui commandent de tels bâtimens.

Croisiere ſ. f. *Cruiſing latitude.* Parage de la mer, dans lequel un vaiſſeau eſt occupé à croiſer. Ces parages ſont ceux où l'on doit attendre à leur paſſage, des bâtimens qui ont une deſtination connue. Ainſi une croiſiere eſt bonne ou mauvaiſe, ſelon qu'elle eſt bien ou mal choiſie. Et elle eſt plus ou moins heureuſe, ſelon les ſuccès des projets qui l'ont fait entreprendre. — Ce mot eſt pris auſſi pour exprimer l'intervalle de temps employé par un vaiſſeau à croiſer dans un parage quelconque ; car les marins diſent d'une croiſiere qu'elle

qu'elle a été courte ou longue, lorſque les vaiſſeaux qui ont été chargés de croiſer, ont tenu la mer pendant un temps plus ou moins long.

Croissant. ſ. m. Ce nom eſt donné quelquefois à une piece de bois (qui eſt plus ordinairement nommée tamiſaille), parce que dans ſa longueur, elle a la courbure d'un arc de cercle. Voy. Tamiſaille. — On déſigne auſſi par le nom de croiſſant de ſabord, une tringle courbée en arc qu'on place extérieurement, au-deſſus de chaque ſabord d'un vaiſſeau. De tels croiſſans ont été imaginés pour détourner, dans leur cours, les eaux qui découlent des parties ſupérieures d'un bâtiment & pour les forcer de s'échapper de chaque côté des ſabords. — Un croiſſant de pic ou de gui, *throat*, eſt auſſi un demi-cercle en bois d'orme dont on arme le bout d'un gui, ou d'un pic, afin qu'il embraſſe en partie par cette extrémité, (fig. 52, M.) le mât contre lequel il s'appuie, lorſqu'il eſt employé.

Croissante. adj. Latitude croiſſante, degré de latitude croiſſante, *meridional part.* On donne ce nom aux parties du méridien d'une carte réduite; & il tire ſon origine de ce que, les parties de ce méridien qui repréſentent des degrés égaux & correſpondans du méridien du globe, augmentent en étendue depuis l'équateur juſqu'aux pôles, dans le rapport de la ſécante de la latitude au rayon des tables. — Une telle échelle des degrés de latitude, a été imaginée pour faciliter la repréſentation des parties plus ou moins étendues de la ſurface de la terre, ſur une carte; en y conſervant aux méridiens des directions paralleles, c'eſt-à-dire, celles qu'ils doivent toujours avoir dans des cartes deſtinées aux navigateurs.

Croisure. ſ. f. Longueur des vergues d'un vaiſſeau ou largeur de ſes voiles. — On dit d'un bâtiment qu'il a beaucoup de croiſure, lorſque ſes grandes vergues ſont très-longues ou plus longues que dans les bâtimens de même claſſe.

Croix. ſ. f. Lorſque deux cables qui lient un vaiſſeau à deux ancres mouillées, viennent à ſe croiſer dans leur direction, à leur ſortie des écubiers, par l'effet des rotations horiſontales du bâtiment, on dit qu'il y a une croix dans les cables, *Croſſ in the hauſe.* — Dans un vaiſſeau, les vergues ſont en croix, *to ſquare the yards*, lorſqu'élevées à leur place, & établies horiſontalement elles font avec leur mât reſpectif, un angle droit, ou lorſqu'elles ſont dans leur ſituation propre. — On nomme croix de Saint-André, celle qui eſt formée par deux larges treſſes qui ſe croiſent ſur un des fonds de la voile de miſaine, lorſqu'elle eſt déployée pendant une tempête. L'une de ces treſſes nommées badernes, eſt attachée par un bout au tiers de la vergue de miſaine (fig. 1, A.) & ſur la droite du milieu de cette vergue. De là elle ſe rend au

boſſoir de babord en parcourant la face antérieure de la voile de miſaine ; l'autre baderne eſt placée de même de gauche à droite. Toutes deux ſont roides & ſervent dans les gros temps à tenir éloignée, des étais de miſaine, la voile qui eſt enflée par un vent impétueux, & qui ſans cette barriere, réſiſteroit moins bien à l'impulſion qui agit ſur elle, & éprouveroit ſur les étais, des frottemens capables de produire ſa deſtruction. — Dans l'atelier de la corderie on emploie un inſtrument nommé croix, qui eſt en fer ou en bois. Sa forme eſt une étoile à quatre rayons. Cette croix ſert au commettage de foibles cordages. Pour cet uſage, on la fixe ſur le devant du carré, & on attache à ſes rayons le bout des torons qui doivent compoſer de tels cordages.

CROUPIERE. ſ. f. CROUPIAT. ſ. m. *Stern faſt.* Nom d'un cordage employé à varier la poſition d'un vaiſſeau mouillé. Comme un bâtiment dans cet état n'eſt maintenu que par ſon extrêmité antérieure, il préſente néceſſairement ſa proue ou au vent ou au courant, contre la force deſquels, ſes ancres ſervent à le retenir ; ainſi pour l'éloigner de cette ſituation, lorſque les circonſtances l'exigent, on fait paſſer par un ſabord de l'arriere un cordage nommé croupiere. Ce cordage eſt attaché, ordinairement par un bout au cable de l'ancre mouillée, & il ſert, en lui appliquant des forces convenables, à éloigner plus ou moins la poupe du bâtiment, de la direction déterminée de ce même cable. — De là vient l'expreſſion de mouiller en croupiere, qui ſignifie qu'avant de laiſſer tomber l'ancre au fond de la mer, le cordage nommé croupiere a été attaché au cable de la même ancre, afin qu'au moment où l'ancre mord le fond, le vaiſſeau puiſſe être placé de maniere à préſenter le côté, ou à un vaiſſeau ennemi, ou à un fort, qu'il doit canonner. Si le cable d'une ancre mouillée, paſſoit auſſi par un ſabord de l'arriere, le bâtiment ſeroit dit encore mouillé en croupiere. *To caſt an anchor by the ſtern.*

CROUTE. ſ. f. Planches, de forme & d'épaiſſeur irrégulieres, qu'on détache avec la ſcie, d'une piece de bois lorſqu'on veut la réduire aux dimenſions qu'elle doit avoir. Ces croutes ſont employées enſuite dans la fabrication de coins de toute eſpece, & à d'autres uſages peu importans.

CUEILLE. ſ. f. *Quoil.* C'eſt dans une voile, chaque laize de toile qui fait partie de ſon étendue. — C'eſt dans un cordage, ou un cable roulé ſur lui-même (fig. 43, C.), chacun des anneaux ou des tours qui ſont placés l'un ſur l'autre.

CUEILLETE (en) adv. Tout navire, qui pour compoſer ſon chargement total dans un port, reçoit à fret de différentes perſonnes indépendantes les unes des autres, diverſes marchandiſes pour les

transporter enſemble dans un autre port, eſt dit charger en cueillete. Cette compoſition du chargement d'un bâtiment, eſt ainſi nommée, pour la diſtinguer de celle qui a lieu lorſqu'un bâtiment eſt freté ou loué en entier par une ſeule perſonne qni le charge de ſes propres marchandiſes, ſans aucun mélange, avec des effets de quelques autres propriétaires.

CUEILLIR. v. a. *To coil.* A bord des vaiſſeaux, l'ordre, l'arrangement, & l'eſpace circonſcrit auquel on eſt borné, exigent que les cordages ſoient toujours prêts à ſervir au beſoin ſans aucun embarras, & toujours réduits au plus petit volume poſſible lorſqu'ils ne ſont pas employés; c'eſt pourquoi les cordages, les manœuvres, les cables, ſont cueillis, c'eſt-à-dire, qu'ils ſont pliés en rond ſur eux-mêmes par des tours plus ou moins multipliés. La fig. (43, C.) donne l'idée d'un cordage cueilli.

CUISINE. ſ. f. *Cook-room or cuddy.* C'eſt le lieu d'un vaiſſeau où l'on apprête & la ſoupe & les viandes, ſoit pour l'équipage, ſoit pour l'état-major. Cependant les cuiſines d'un vaiſſeau ſont plus particuliérement, un bâti portatif & compoſé ou de fer en totalité, ou de bois, de briques, & de chaux, avec toutes les ferrures néceſſaires. Deux ſemblables cuiſines établies à bord d'un vaiſſeau du Roi ſous ſon gaillard d'avant, ſont deſtinées, l'une qui eſt à droite pour les beſoins de l'équipage, & l'autre qui eſt placée à gauche pour ceux de l'état-major, *Officers cook.* On voit en *f* & en *o* (fig. 9, P.) le lieu des deux eſpeces de cuiſines dont nous venons de parler.

CUIVRÉ. adj. Titre diſtinctif qui déſigne, ou que la couleur de cuivre eſt celle du fond que la mer recouvre, ou que la qualité d'un fond, rend dangereux à manger, le poiſſon qu'on peut y pêcher. On dit ainſi qu'on trouve dans tel parage, un fond cuivré *copper coloured bottom*, comme on dit d'un autre lieu de la mer que le fond eſt vaſeux, ou dur ou mou.

CUL. ſ. m. Dans un bâtiment, c'eſt la partie extrême & arriere; *tuck.* Lorſque ſa forme eſt ſemblable à celle de l'arriere du bâtiment repréſenté (fig. 39, C, & fig. 42); lorſque les barres de l'arcaſſe, qui ſont tracées ſous deux points de vue (fig. 60 & 73, C.) ont des contours, tels qu'ils ſont deſſinés dans la figure (59, G.) ſur un plan horiſontal, cette partie arriere a néceſſairement une ſurface courbe & arrondie, & elle porte le nom de cul-rond. Si au contraire ces mêmes barres étoient droites, alors cette partie de la carene ſeroit terminée par une face plane, & elle porteroit le nom de cul-quarré; *ſquare tuck.* — Les fig. (59, 65, 66, 67, G.) offrent en détail les projections, des barres du cul-rond d'un vaiſſeau, ſoit ſur un plan horiſontal, ſoit ſur un plan vertical. — Lorſ-

que la partie arriere d'un vaiſſeau s'enfonce trop profondément dans l'eau, relativement à la partie plongée de l'avant, on dit d'un tel bâtiment qu'il eſt ſur cul, & que la différence de tirant d'eau eſt trop conſidérable. — Dans la varangue d'un couple de vaiſſeau, on nomme cul de varangue, la partie entaillée qui eſt réunie à la quille, lorſque le couple eſt à ſa place. C'eſt *nouq* (fig. 89, C.) — Dans l'art de gréer les bâtimens de mer, on termine pluſieurs cordages par des eſpeces de boutons qu'on nomme culs de porc, *wale knot or crowning.* La figure (24, M.) donne une idée de la forme de ces culs de porc & de l'enlacement des bouts de torons qui compoſent ces boutons. — Ceux-ci ſont des culs de porc ſimples *ſingle wale knot* ; d'autres ſont nommés culs de porc doubles *ſhroud knot* ; parce qu'ils ſont compoſés de deux culs de porc ſimples. Ils ſervent à réunir les deux parties ſéparées d'un cordage, & comme les haubans dans un combat ſont ſouvent expoſés à être coupés, ces culs de porc reçoivent auſſi communément le nom de nœuds de haubans. Ce nœud eſt compoſé, en entrelaçant, les bouts des torons des deux cordages qu'on veut réunir, & en formant enſuite au-delà du point de jonction deux culs de porc ſimples qui ſe trouvent adoſſés l'un à l'autre, & qui ne permettent plus l'éloignement des deux parties ainſi rapprochées. — Les bouts des torons, qui ont été enlacés enſemble pour former un bouton ſimple (fig. 24, M.) ſont enſuite, réunis en faiſceau au centre du cul de porc, ou enlacés encore ſous une nouvelle forme au-deſſus du cul de porc. Alors ſuivant les divers arrangemens qu'on leur donne, les culs de porc ainſi compoſés reçoivent le nom de cul de porc à tête de mort, *crown knot*, ou à tête d'alouette *double crown knot*, &c. — Dans l'hydrographie on nomme culs de ſac, certains enfoncemens plus ou moins grands & plus ou moins larges, de la mer, entre des terres.

CULEMENT. ſ. m. Voy. Acculement. *Stern ways.*

CULER. v. n. RECULER. *To fall a ſtern : or have a ſtern way ; to go back.* Un vaiſſeau cule lorſque ſon mouvement eſt dirigé de l'avant à l'arriere. Cet effet a lieu, ſous l'action des voiles qui reçoivent l'impulſion du vent ſur leur face antérieure. Les voiles des vaiſſeaux repréſentés (fig. 2, 5 & 6, V.) tendent à faire culer les bâtimens qui les portent. Dans cet état elles ſont ſur le mât, où le vaiſſeau eſt maſqué, ou coiffé. — Un tel mouvement doit être imprimé à un vaiſſeau lorſqu'il court ſur des écueils qu'il ne peut éviter qu'en reculant ; alors il faut mettre ſes voiles à culer, *to back the ſails, to lay all flat a back*, c'eſt-à-dire, que le vaiſſeau doit préſenter au vent la face antérieure de ſes voiles déployées

comme on le voit dans les fig. indiquées. — On dit par extenſion, qu'un vaiſſeau cule à l'égard d'un autre bâtiment, lorſqu'inférieur en marche ou en viteſſe, il reſte derriere lui, & ſe laiſſe devancer de plus en plus. Ce n'eſt alors qu'une viteſſe relative qui paroît le porter en arriere. — Dans les canots, ou dans les bâtimens à rames, on produit auſſi au beſoin, un tel mouvement de l'avant vers l'arriere, à l'aide des avirons. On donne alors à ces avirons une viteſſe contraire à celle qu'ils reçoivent pour pouſſer ces bâteaux de l'arriere vers l'avant: & pour exprimer briévement la direction des puiſſances qui agiſſent dans ces deux états des choſes, on dit dans ce dernier cas que les matelots nagent pour aller de l'avant, tandis que dans le premier ils ſcient à culer.

CUREMOLLE. ſ. f. Bâteau ponté, ſur lequel eſt établi un appareil de roues & de cordages, propre à faire agir de vaſtes cuillers qui ſont employées, à creuſer ou à nétoyer le fond de la mer, dans un port.

CURLE. ſ. f. Voyez Molette de corderie.

CUTTER. ſ. m. Petit bâtiment qui avec des voiles auriques, porte auſſi des hunier & perroquet, (fig. 19 & 27, V.) il eſt conſtruit pour marcher avec une grande différence de tirant d'eau, c'eſt-à-dire, que ſon arriere plonge dans l'eau beaucoup plus profondément que ſa proue. L'uſage de ces bâtiments eſt très-commun en Angleterre, & il eſt moins généralement adopté dans la marine Françoiſe. Il reſſemble beaucoup au ſloop. Voyez ſloop.

D.

DAGUE. ſ. f. Bout de corde avec lequel le prévôt frappe, à bord d'un vaiſſeau, les hommes de l'équipage, qui ſont condamnés à cette punition.

DALOT. ſ. m. Canal court ou tuyau, ſoit en bois, ſoit en plomb, ou en cuivre dont on garnit des ouvertures pratiquées dans la muraille d'un vaiſſeau au niveau de ſes ponts, pour faciliter l'écoulement de l'eau, de dedans en dehors. Les dalots qui ſont directement vis-à-vis des pompes ont une forme quarrée, ailleurs ils ſont circulaires *ſcoppers*. — Les dalots qui correſpondent à la gatte d'un vaiſſeau ſont auſſi quarrés & n'ont d'autre nom que celui de dalots de gatte *ſcoppers of the manger*. Tous ces trous deſtinés au paſſage de l'eau, ſont percés dans la fourure de goutiere de chaque pont.

DAMELOPRE. ſ. f. Bateau Hollandois, à fond plat, ou qui eſt d'une forme à s'enfoncer peu dans l'eau ſous une grande charge. Il eſt en uſage dans les canaux de la mer qui ont peu de profondeur.

DAMES. ſ. f. Chevilles de fer qui ſont fixées verticalement de chaque côté du rouleau établi ſur la poupe d'une chaloupe de vaiſſeau. Elles empêchent les cordages qui paſſent ſur ce rouleau, de s'échapper ou s'écarter latéralement. — On donne auſſi le nom de dames ou demoiſelles, *row locks*, à deux conſoles petites, oppoſées, & ſéparées par un petit intervalle dans lequel on engage à la maniere Angloiſe, un aviron employé, pour le contenir dans ſes mouvemens. Ces dames où ces conſoles ſont fixées, ſur le plat-bord d'un canot au-deſſus duquel elles s'élevent de ſix pouces, & dans la place qui eſt aſſignée à chaque aviron. Quelquefois ces conſoles reçoivent auſſi le nom de tolletieres.

DANGERS. ſ. m. *Rocks or banks.* L'effet reçoit ici le nom de la cauſe, & des rochers, des bancs, des haut-fonds, &c. qui peuvent menacer les vaiſſeaux & les navigateurs de quelques dangers à courir, ſont nommés eux-mêmes des dangers.

DANS. Prépoſition, qui annonce le lieu ou l'état d'un vaiſſeau. Si un bâtiment eſt en repos au milieu d'un port ou d'une rade, on dit qu'il eſt dans le port, dans la rade. — S'il fait partie d'une armée, il eſt dans cette armée. — Si les circonſtances le placent de maniere qu'il ſoit enveloppé & entraîné par des courans de la mer, il eſt dans les courans; & s'il eſt porté dans ces lieux dangereux de la mer où les lames briſent avec violence ſur les rochers ou ſur les bancs qui couvrent le fond de la mer, on dit alors qu'il eſt dans les briſans. — Si on le compare à un autre bâtiment, ou à un port, & que le vent vienne du lieu où il ſe trouve, alors il eſt au vent ou dans le vent. — De même s'il navigue dans ces parages où regnent les vents aliſés, ou telle mouſſon, on dit qu'il eſt dans les vents aliſés ou dans telle mouſſon, comme on dit qu'il navigue dans telle mer, dans tel détroit, tel canal, &c.

DARSE. ſ. m *Baſin of a port.* Nom donné, dans la Méditerrannée, à ce qui eſt connu dans les ports de l'Océan ſous le nom de baſſin. (Voy. Baſſin)

DAUGREBOT. ſ. m. Embarcation Hollandoiſe employée ordinairement à la pêche qui ſe fait ſur le daugre banc.

DAVIER. ſ. m. *Davit.* Rouleau de bois placé horiſontalement ſur le bord d'une chaloupe, à l'avant ou à l'arriere. Il eſt porté par un chaſſis de bois, qui eſt mobile & tourne à volonté ſur un eſſieu de fer horiſontal. Par ce moyen, le davier peut être préſenté de la maniere la plus convenable pour faciliter le tirage ou le halage de certains cordages, tels que des cables, qui ſervent à lever les ancres d'un vaiſſeau avec ſa chaloupe. La mobilité du chaſſis qui porte le rouleau, ſert auſſi, lorſqu'une ancre à jet a été élevée, du fond

de l'eau juſqu'à ſon niveau, à renverſer cette même ancre dans l'intérieur de la chaloupe employée à cette manœuvre. — L'étrier *s*, (figure 15, A.) porté par le bout d'une baſſe vergue, eſt auſſi garni d'un rouleau horiſontal nommé davier. C'eſt à l'aide d'un tel rouleau qu'on fait gliſſer aiſément en *c* (fig. 19, A.) un bout-dehors *ed* lorſqu'il eſt queſtion de le faire ſaillir en dehors du vaiſſeau ou au-delà du bout de la vergue pour ſervir à étendre une bonnette. — Dans les pompes à chapelet, une roue étoilée, qui placée au plus bas, & dans l'intérieur du corps de la pompe, ſert à maintenir la chaîne des plateaux; dans une tenſion conſtante, & s'engraine avec les plateaux pendant leur mouvement, porte auſſi le nom de davier.

Dauphin. ſ. m. Ce mot eſt ſynonime avec celui de jottereau. Il eſt moins en uſage & devroit lui être préféré. Par ce moyen on diſtingueroit par des noms différens, les plateaux, qui, appliqués contre la tête des mâts portent le nom de jottereaux, de ces pieces courbes & fortes qui réuniſſent l'éperon d'un vaiſſeau à ſa proue, ſous le nom commun de jottereaux. Celles-ci ſeroient des dauphins & les autres des jottereaux.

De. Prépoſition qui ſert à exprimer certains rapports. Un vaiſſeau eſt de l'avant *a head* ou de l'arriere *aſtern* d'un autre bâtiment, lorſqu'il eſt plus avancé ou plus reculé que lui dans l'eſpace, ſuivant la direction de leur mouvement. Tel vaiſſeau eſt de l'avant a nous, *a head of us*, ou à tel autre lorſqu'il eſt en avant du lieu auquel le ſien eſt comparé. — On déſigne la longueur d'un vaiſſeau en diſant qu'elle eſt de *N* pieds de l'avant à l'arriere, c'eſt-à-dire, depuis l'avant juſqu'à l'arriere *a fore and aft.* — Un bâtiment eſt de *N* tonneaux ou de tel port en tonneaux, lorſqu'il peut être chargé ſans riſque, & en conſéquence de ſes dimenſions, du nombre de tonneaux indiqué (à raiſon de 2000 liv. par tonneau.) — Naviguer de belle-mer; c'eſt parcourir une mer peu agitée. — Naviguer de flot, de juſan ou de malines, c'eſt naviguer dans une mer qui monte ou deſcend par ſon flux & reflux périodique, ou pendant les grandes marées qui correſpondent aux pleines & nouvelles lunes.

Dé. ſ. m. Dans un chantier, les charpentiers donnent ce nom à de petits blocs de bois quadrangulaires qu'ils ajoutent à de groſſes pieces de bois pour ſuppléer à leur défaut, ou pour occuper la place de quelque nœud pourri. — Les manœuvriers font garnir les caiſſes de certaines poulies, de dés de métal, *coak* pour ſervir de ſupport plus ſolide & plus doux aux eſſieux des rouets. — Les voiliers lorſqu'ils travaillent à la fabrication des voiles des vaiſſeaux, ſe garniſſent la paume ou le dedans de la main d'une bande de cuir

au milieu de laquelle eſt attachée une plaque circulaire & creuſe de métal qui porte le nom de dé. C'eſt contre l'intérieur de cette plaque qui préſente un très-grand nombre de petites eſcavations qu'ils appuient la tête des aiguilles dont ils font uſage, pour les pouſſer avec ſûreté, & exécuter les coutures pénibles & groſſieres qu'ils ont à faire.

DEBACLAGE. ſ. m. Ce mot, ſynonime avec déſordre, exprime un certain dérangement dans l'ordre qui eſt établi entre les bateaux & les bâtimens raſſemblés dans un même port ou ſur une riviere.

DEBACLER. v. a. On débacle un port, en le débarraſſant, de tout ce qui peut gêner, les mouvemens des vaiſſeaux qui y ſont retirés, ou les travaux qu'on y exécute.

DÉBANQUER. v. n. Sortir d'un parage où la mer recouvre un banc; s'avancer au-delà des bords d'un banc. — Les pêcheurs de morue débanquent, lorſqu'ils ceſſent d'être au-deſſus du grand banc, ou des autres bancs qui l'avoiſinent. — Débanquer une chaloupe, c'eſt déplacer les bancs qui ſervent de ſiege aux rameurs.

DÉBARCADERE. ſ. m. Partie du bord de la mer qui offre aux navigateurs un accès facile, & qui permet un débarquement commode. — Un lieu de débarquement ſur un rivage de la mer, eſt celui où l'on peut mettre à terre des hommes ou des effets.

DÉBARQUEMENT. ſ. m. L'action de ſortir d'un bâtiment quelconque eſt un débarquement. — Ceſſer d'être employé pour le ſervice à bord d'un vaiſſeau, c'eſt avoir ſon débarquement. — Le débarquement d'un paſſager eſt auſſi ſa ſortie, d'un vaiſſeau où il ceſſe de reſter. — Le verſement de marchandiſes d'un vaiſſeau dans un autre, ou ſur le rivage de la mer eſt auſſi leur débarquement. — Enfin on donne le nom de débarquement *landing place* aux lieux qui ſur une côte ou ſur les bords de la mer préſentent des commodités aux navigateurs, ſoit pour deſcendre à terre, ſoit pour y mettre des effets & des marchandiſes apportées de la mer.

DÉBARQUER. v. n. Un homme débarque d'un bâtiment, lorſqu'il le quitte, ou pour l'inſtant, ou pour n'y plus naviguer. S'il ne peut le faire ſans une permiſſion expreſſe, & qu'il l'obtienne, on dit alors qu'il a été débarqué.

DÉBARQUER. v. a. On débarque un homme d'un vaiſſeau, lorſque ceſſant de le compter au nombre des gens de l'équipage, il eſt mis a terre ou hors du bâtiment ſur lequel il étoit employé; *to diſcharge a man from a ſhip.* — Débarquer des effets & des marchandiſes, *to unload goods*, c'eſt les verſer d'un bâtiment qui les porte, dans un autre qui les reçoit, ou les mettre hors de ce bâtiment d'une maniere quelconque.

DÉBAUCHÉE. f. f. Ceſſation des travaux journaliers dans un port. Le moment ou chaque matin & chaque ſoir les ouvriers d'un port ſortent des chantiers ou ateliers, pour ſe retirer dans leurs maiſons, eſt le moment de la débauchée.

DÉBITER. v. a. Dans les chantiers, on débite des pieces de bois en les préparant pour l'uſage auquel elles ſont deſtinées. — Dans un vaiſſeau, on débite le cable en le détachant de la bitte qu'il embraſſe par un ou pluſieurs tours. Cette opération ſe fait ſur-tout lorſqu'on leve l'ancre. *To unbitt the cable.*

DÉBORDER. v. n. C'eſt s'éloigner du bord de la mer, ou de celui d'un vaiſſeau, *to sheer off*, ou d'un quai, ou d'une terre quelconque.

DÉBORDER. v. a. Déborder un vaiſſeau, c'eſt lever ſes bordages & les détacher de la place qu'ils occupoient, ou ſur la muraille, ou ſur les ponts. *To rip off the planks.* — Dans le langage des manœuvriers, déborder eſt le contraire de border, & c'eſt lâcher ou larguer les écoutes des voiles déployées. — Dans les bâtimens à rames, ôter les avirons de la place où ils ſont établis lorſqu'on en fait uſage, c'eſt déborder les avirons.

DÉBOSSER. v. a. C'eſt détacher les boſſes, des cordages qu'elles ſervent à retenir. (Voy. Boſſes.) On déboſſe, un cable, une guindreſſe, &c.

DÉBOUCLER. v. a. C'eſt dégager un priſonnier des fers qui l'enchaînent à bord d'un vaiſſeau. — Déboucler un port, c'eſt en dégager l'entrée, lorſqu'elle eſt obſtruée, par des bâtimens qui y ſont accumulés.

DÉBOUQUEMENT. ſ. m. Embouchure, ou ouverture d'un canal vers la grande mer. Ce canal peut ſéparer deux grandes terres; il peut auſſi ſe prolonger entre des iſles; & le débouquement eſt eſſentiellement le lieu par lequel les vaiſſeaux ſortent de ces canaux pour arriver dans une mer libre.

DÉBOUQUER. v. a. Sortir d'un canal, d'un archipel, d'un détroit, & entrer dans une mer vaſte & dégagée de toute terre, *to dis embogne.*

DEBOUT. Adv. Ce mot ſert à exprimer la poſition de l'avant d'un vaiſſeau vis-à-vis des objets auxquels on le compare. Ainſi un vaiſſeau eſt debout au vent, à la lame, au courant, à la marée, au flot, au juſant, &c. lorſqu'il préſente directement ſon avant ou ſa proue, ſoit au vent, ſoit à la lame, &c. *Head to wind, head to the ſea, &c.* Il court debout à terre lorſque ſon mouvement eſt dirigé vers la terre. Il prend la lame debout lorſque dans ſa marche il vient à ſa rencontre & tend à la traverſer. — On dit d'un mât

qu'il eſt debout *on end ſtanding maſt*, lorſque ſa ſituation eſt verticale, ou lorſqu'il ſubſiſte encore à bord d'un vaiſſeau dans l'état où il a été placé primitivement.

DÉCAPELER. v. a. C'eſt l'oppoſé de capeler : ainſi c'eſt ôter de leur place tous les cordages qui embraſſent la tête d'un mât ou qui ont été capelés à une vergue ou ailleurs. On dit d'un vaiſſeau qu'il décapele, quand on dég ge la tête de ſes mâts de tous les haubans, & les étais qui ſervoient à le maintenir dans ſa poſition.

DÉCAPER. v. n. S'avancer en mer, au-delà des caps ou des pointes de terre qui terminent un golfe, une baie, &c. Dépaſſer ces caps c'eſt décaper. Les vaiſſeaux qui partent des côtes occidentales de la France, ne ſont cenſés ou ne ſont dits avoir décapé que lorſqu ils ſont parvenus au large ou dans l'oueſt du cap de Finiſtere qui eſt la pointe de terre de l'europe, la plus avancée dans la grande mer.

DECARVER. v. a. Doubler les écarts. Deux pieces de bois ſont elles unies l'une à l'autre d'une maniere quelconque par leurs extrémités ? Si une troiſieme piece recouvre & fortifie le lieu de leur jonction, qui eſt leur écart, celle-ci eſt dite, doubler l'écart ou décarver les premieres.

DÉCHARGE. ſ. f. Action de vuider un vaiſſeau de toutes les marchandiſes dont il peut-être chargé. --- Faciliter cette opération c'eſt faciliter ſa décharge, & pendant une telle opération un vaiſſeau eſt en décharge *in diſcharge*. Ce mot & celui de déchargement ſont pris aſſez arbitrairement l'un & l'autte pour exprimer la même choſe, cependant le dernier, plus conforme aux principes annonce une action, plus préciſément que le premier. Si la définition qui vient d'être donnée de décharge étoit excluſivement attribuée à déchargement, alors décharge exprimeroit uniquement les objets débarqués d'un vaiſſeau en déchargement. --- Il eſt inuti'e d'ajouter ici ce qu'on entend par décharge de canon, de mouſqueterie, &c.

DÉCHARGEMENT. ſ. m. Voyez décharge. *Un lading, diſcharge.*

DÉCHARGER. v. a. Oter d'un vaiſſeau tous les effets dont il eſt chargé, & qui compoſent ſa cargaiſon ; *to unload, to diſcharge.* --- Les manœuvriers di ent par extenſion qu'on décharge une voile, *to fill a ſail again* ; lorſque frappée par le vent ſur ſa face antérieure, elle eſt ſoulagée de ce poids ou de cette impulſion, par la nouvelle poſition qu'on lui donne, ſoit en plaçant ſon plan dans la direction du vent, ſoit en lui faiſant préſenter ſa face arriere à l'impulſion du même vent. --- Décharger devant, dans un vaiſſeau, c'eſt dans le ſens indiqué, décharger les voiles de l'avant, *to haul off all.* Il en eſt de même de l'expreſſion décharger derriere, *to let go and haul*

De là vient qu'on commande de telles manœuvres à bord d'un vaiſſeau en diſant, décharge devant (fig. 4, V.) ? *Let go and haul?* Et décharge derriere ? (fig. 5, V.) *Haul main ſail haul?*

DÉCHIRER. v. a. Mettre en pieces. On dit d'une voile qu'elle eſt déchirée, lorſque le vent, par une impulſion extraordinaire, ou la détache des ralingues qui l'entourent, ou ſépare ſes laiſes couſues enſemble, ou la partage en morceaux. *To ſplit a ſail.*

DÉCHOUER. v. a. Ou plutôt déſechouer *to get ship a float*, c'eſt remettre à flot, ou faire flotter un bâtiment qui étoit échoué ; c'eſt-à-dire, qui portoit ſur le fond de la mer, ou ſur le rivage.

DÉCLARATION. ſ. f. *Report at the cuſtom houſe*, acte par lequel on déclare, dans les bureaux des droits du Roi, l'eſpece & la quantité de marchandiſes, dont eſt chargé un bâtiment qui arrive de la mer. Le capitaine d'un tel bâtiment, après cet acte, a fait ſa déclaration ; une déclaration eſt auſſi un rapport fait à l'Amirauté des circonſtances d'un voyage, comme avaries, rencontre, attaque, &c.

DÉCLINAISON. ſ. f. *Declination*, meſure de l'angle qui eſt formé entre la direction du méridien & celle d'une aiguille aimantée. Les marins donnent ordinairement à cette meſure, le nom de variation, & les aſtronomes lui conſervent celui de déclinaiſon. Voyez variation. On voit (fig. 96, G.) la déclinaiſon ou la variation de l'aiguille repréſentée, par l'angle qu'elle fait avec la ligne *s*, qui eſt une ligne méridienne.

DÉCLINQUER. v. a. Détacher du corps d'un bâtiment des bordages ou des planches dont il avoit été recouvert par une méthode nommée à clin.

DÉCOUDRE. v. a. *To rip off planks.* C'eſt déclouer des bordages, & les ôter de la place qu'ils occupent.

DÉCOUVERTE. ſ. f. On donne ce nom, dans une armée, aux bâtimens qui ſont deſtinés à ſe porter dans une certaine diſtance pour découvrir tout ce qui peut intéreſſer, le ſort ou les projets de cette armée. — Remplir une telle miſſion, c'eſt aller à la découverte.

DÉCOUVRIR. v. a. On découvre une terre, une iſle, un vaiſſeau, un ennemi, lorſqu'on vient à les appercevoir, à en avoir une premiere vue, après une longue courſe en pleine mer. *To make the land, to diſcover the ennemy.* — On dit auſſi d'un rocher, d'un haut-fond qu'ils découvrent, lorſqu'alternativement la mer, pendant le flux, les couvre de ſes eaux, & les laiſſe appercevoir pendant le reflux ou le juſant.

DEDANS. ſ. m. L'intérieur d'un port, eſt ſouvent nommé le dedans d'un port. — Dans une voile déployée ſur un vaiſſeau, on

nomme le dedans de cette voile la partie ou la face ſur laquelle doit frapper le vent pour faire avancer, ce vaiſſeau de l'arriere vers l'avant. Si cette face eſt ainſi nommée le dedans c'eſt parce que le vent la fait enfler & lui fait prendre une courbure très-conſidérable. La face qui eſt oppoſée à la précédente eſt nommée le deſſus de cette voile, c'eſt pourquoi les marins ont adopté une expreſſion particuliere pour indiquer que le vent frappe en même temps & dedans certaines voiles & deſſus d'autres voiles d'un même bâtiment, en diſant que ce bâtiment a vent deſſus vent dedans. — Si un vaiſſeau ſe trouve placé dans un golfe qui eſt terminé par des caps ou des pointes de terre avancées dans la mer, on dit qu'il eſt en dedans des caps.

Dédoubler. v. a. Oter le doublage d'un bâtiment, ou parce qu'il eſt mauvais ou parce qu'il devient inutile, ou pour permettre la viſite des bordages.

Défendre. v. a. Défendre l'abordage d'un canot, d'un bateau, contre un grand bâtiment, ou contre la terre, c'eſt empêcher un choc, toujours dangereux pour le corps le plus foible : & on commande de le faire, en diſant defends ? — On dit d'un bâtiment qu'il ſe défend de la mer lorſqu'il réſiſte avec ſuccès au choc des lames ; ſoit en s'élevant aiſément avec elles, ſoit en leur préſentant, un aſſemblage de parties parfaitement liées entr'elles, & d'une très-grande ſolidité.

Défense. ſ. f. Nom donné à des tronçons de cables ſuſpendus verticalement & extérieurement ſur les flancs d'un vaiſſeau, parce qu'ils ſervent à amortir les chocs qu'il eſt expoſé à recevoir, ſoit des bâtimens qui l'approchent avec viteſſe, ſoit de ceux, qui, à ſes côtés ſont agités par la mer ; *fenders*. — On donne le même nom à des pieces de bois placées dans une ſemblable poſition, au milieu du vaiſſeau, depuis le plat-bord juſqu'aux préccintes les plus baſſes ; mais qui conformées, ſelon la place qu'elles occupent ſont clouées ſur la muraille. Ces défenſes en bois, *main sheeds*, préſervent ainſi les bordages d'un vaiſſeau, de tous les chocs & de tous les dommages qu'ils pourroient éprouver dans l'embarquement & le débarquement ou des bateaux, ou d'autres objets péſans. — Les bouts dehors qui ſervent à éloigner d'un bâtiment tout ce qui ne doit pas en approcher ou réciproquement reçoivent le nom de bouts-dehors de défenſes.

Déferler. v. a. Dans l'art de la manœuvre, déferler une voile, c'eſt la dégager de tous les liens ou rabans qui la tiennent pliée & preſſée ſur ſa vergue. *To unfurl, to looſe any ſails.* C'eſt ainſi la préparer à être déployée & étendue au premier ordre.

DÉFERLER. v. n. Lorſque les lames repliant leur ſommet ſur elles-mêmes, ſe briſent en écumant & avec bruit à la rencontre d'un rocher caché ou d'un haut-fond; la mer dans cet état eſt dite déferler.

DÉFIER. v. n. Se donner de garde. Dans un bâtiment qui eſt à la voile, on entend ſouvent ces expreſſions hautement prononcées, qui ſont autant de commandemens faits au timonier; défie, de la lame? Défie du vent, *keep her full*, *keep her to*, de l'arrivée? C'eſt à-dire, gouverne de maniere, à éviter le choc direct de la lame qui s'avance, à empêcher le vaiſſeau de s'élancer du côté du vent, à prévenir une arrivée, *fall not aft? have a care of the lee lurches?* — Si on dit défie tout? c'eſt pour ordonner que le gouvernail faſſe avec la quille le plus grand angle poſſible pour prévenir l'auloffée, ou l'élan de la proue du côté du vent. — Défier de terre, de l'abordage, de bord *to fend*, c'eſt empêcher qu'un bateau ne ſe porte avec trop de viteſſe ſur la terre ou ſur un vaiſſeau dont il s'approche, afin d'éviter un choc dangereux, *to bear off*. — Défier l'ancre du bord, *to bear off the anchor*, c'eſt en tenir les pattes éloignées, lorſqu'elle eſt pendante hors d'un vaiſſeau afin qu'elle n'endommage pas les bordages, dans les mouvemens que la mer peut lui communiquer.

DÉFONCER. v. a. *To ſhove*. Le vent défonce une voile déployée lorſque par ſa violente impulſion il emporte ſes fonds, ou ſépare la voile, des ralingues qui l'entourent. (Voy. fond de voile) La mer défonce quelquefois les bouteilles d'un vaiſſeau, lorſqu'étant violemment agitée, ſes lames viennent frapper avec aſſez de force, ſur cette charpente ajoutée extérieurement aux côtés de la poupe d'un bâtiment, pour lui faire perdre ſa rondeur, ou ſéparer les pieces qui la compoſent. *To ſhove out quarter gallery*. On dit alors que telle bouteille a été défoncée par un coup de mer.

DÉFOURER. v. a. Dégarnir, dépouiller, un cordage de l'enveloppe qui l'entoure. — On défoure un cable, une manœuvre en ôtant la fourure dont ils ſont garnis pour leur conſervation. Voy. Fourure.

DÉFOURNIS. ſ. m. *Scanty*. Défauts de bois dans certaines parties d'une piece, qui n'a pas en ces points des dimenſions convenables. Ce ſont des vuides partiels & peu étendus, qui peuvent avoir des formes très-variables, & qui ne ſe trouvent que dans le ſens de la largeur ou de l'épaiſſeur des pieces de bois déſignées pour avoir des défournis.

DÉGAGER. v. a. Débarraſſer, rendre plus libre. Cela ſe dit d'un cordage, *to clear rope*, qu'on ne peut mouvoir à volonté, à cauſe de certains obſtacles qui s'y oppoſent; & éloigner ces obſtacles, c'eſt dégager ce cordage. — On eſt ſouvent dans la néceſſité à bord des

vaiſſeaux de dégager ou des cables, ou des manœuvres. --- On dégage un vaiſſeau dans un combat, lorſqu'en venant à ſon ſecours, on éloigne les dangers dont il eſt menacé. --- Il eſt dégagé de certains écueils, lorſqu'il ceſſe d'être expoſé aux riſques qu'il couroit lorſqu'il naviguoit parmi ces mêmes ecueils.

DÉGARNIR. v. a. Il faut, à un vaiſſeau que le vent doit mouvoir, des voiles, des vergues, des mâts, des poulies, des cordages; il faut à un cabeſtan des barres pour le faire tourner ſur lui-même, lorſqu'il doit ſervir à roidir un cordage; il faut, dans l'emploi des canons, faire uſage de palans, ou de poulies & de cordages; il faut aux ancres, des cables ou des grêlins pour les rendre utiles à un vaiſſeau; & dépouiller un bâtiment, un cabeſtan, un mât, *to unrig or ſtrip a maſt*, une vergue, un canon, une ancre, de tout cet appareil néceſſaire, c'eſt les dégarnir. --- On dégarnit auſſi des manœuvres ou des cordages, lorſqu'on en détache toutes les enveloppes qui les recouvrent, telles que toiles goudronnées, ſangles, paillets, &c.

DÉGAUCHIR. v. a. Ebaucher la courbure que doit avoir une piece de bois dans le ſens de ſa longueur en retranchant toutes ſes irrégularités; on la prépare ainſi à recevoir des contours parfaitement achevés ainſi que toutes les dimenſions qui lui ſont aſſignées.

DÉGRAT. Les pêcheurs de morue, diſent adverbialement, faire dégrat, aller en dégrat, pour exprimer le ſervice particulier de certains bateaux qui ſont envoyés à la pêche dans un lieu, autre que le havre dans lequel eſt retiré le bâtiment qui diſpoſe de ces bateaux.

DÉGRADER. v. n. Etre éloigné du terme de ſa courſe. Un vaiſſeau eſt dégradé, lorſque tendant, à un point où il vouloit parvenir, à l'aide du vent, il eſt entraîné & tombe ſous le vent de ce même point.

DÉGRAISSER. v. a. C'eſt, en travaillant une piece de bois, dont la forme eſt quadrangulaire, tailler ſes faces de maniere que certaines faſſent entr'elles un angle plan moins ouvert qu'un angle droit. Cette piece ainſi préparée eſt alors en dégraiſſe, ou dégraiſſée; *to beard.*

DÉGRÉEMENT. ſ. m. Ou dégréage, *diſmant'ling.* Action par laquelle un vaiſſeau eſt dépouillé d'une partie de ſon gréement, par les ſuites d'un combat ou d'une tempête. --- C'eſt un dégréement que de perdre, un mât, une vergue, des manœuvres, une voile, ou tout autre objet néceſſaire pour porter, maintenir, ou déployer des voiles.

DÉGRÉER. v. a. Oter le gréement d'un mât, d'une vergue, d'un

vaiſſeau, c'eſt le dégréer, *to ſtrip a maſt, a yard ; to unrig a ſhip.* Cette opération ſe fait, après une campagne, & lorſqu'un bâtiment retiré dans le port n'a pas une nouvelle deſtination. — Dans un combat, dégréer un bâtiment, c'eſt détruire ſon gréement, en coupant ſes manœuvres, en perçant & déchirant ſes voiles.

DÉGROSSIR. v. a. Oter d'une piece de bois, tout ce qui paroît l'éloigner de la forme qu'elle doit recevoir, & commencer ainſi à lui faire prendre des contours moins diſſemblables de ceux que l'ouvrier veut lui donner. — Dans les chantiers des ports on dégroſſit les pieces de bois, qui doivent faire partie d'un vaiſſeau avant de préſenter ſur leurs faces, les modeles, de la courbure de leurs côtés, & des angles plans qu'elles doivent former entr'elles.

DEHORS. adv. Un vaiſſeau met dehors, lorſqu'il ſort d'un port ou d'une rade, pour s'éloigner directement du rivage & gagner la pleine mer, & il eſt dehors, *out at ſea*, lorſqu'il eſt au large des terres, & il vient de dehors à ſon retour du large. — C'eſt dans le même ſens qu'on dit quelquefois, que la mer eſt groſſe dehors, *ſea runs high in the offing* ; ou qu'il regne tel vent dehors, lorſqu'on veut annoncer l'etat de la mer & du vent, à une diſtance un peu conſidérable des côtes. — Une voile eſt dehors, *ſail out, ſail ſet*, lorſqu'elle eſt déployée, pour recevoir l'impulſion du vent, & faire avancer dans l'eſpace le vaiſſeau qui la porte. C'eſt dans ce ſens qu'on dit d'un bâtiment, qu'il a dehors, ſes huniers, ſa miſaine, ſa grand'voile, &c. qu'il eourt toutes voiles dehors *all ſails ſet out.* — Jeter quelque objet, d'un vaiſſeau à la mer, c'eſt le jeter dehors ou par-deſſus le bord, *over board.* — Lorſqu'on parle de la longueur ou de la la geur d'un bâtiment, on diſtingue leurs meſures lorſqu'elles ſont priſes de dedans en dedans, ou de dehors en dehors. Si on conſidere les fig. (23 & 25, C.) qui ſont deux ſections faites, l'une dans le ſens de la plus grande longueur, & l'autre ſelon la plus grande largeur d'un bâtiment, alors les lignes *ar* (fig. 23), & *cd* (fig. 25.) eompriſes entre les traits des contours du maître couple ou du plan diamétral ſont les longueur & largeur du bâtiment, meſurées de dedans en dedans ; mais, ſi on parcourt la ſection horiſontale d'un vaiſſeau, (fig. 12, P.) dirigée dans le ſens de la plus grande longueur & de la plus grande largeur d'un vaiſſeau de 74 ; ſi on remarque ſur ſes côtés & l'épaiſſeur des couples & celle des bordages qui les recouvrent, ainſi que la coupe de l'étrave & de l'étambot, on reconnoîtra, dans les lignes *dc* & *BA* qui ſe terminent à des points extérieurs du eorps entier du vaiſſeau, ce qui a été nommé la largeur & la longueur d'un vaiſſeau meſurées de dehors en dehors, *from out ſide, to out ſide of the plank.* Celles-ci comprennent juſqu'à l'épaiſſeur des

bordages, ou les parties extérieures de l'étrave & de l'étambot, & ſont plus grandes que les premieres des mêmes quantités reſpectives.

DÉJAUGER. v. n. Démerger. Un vaiſſeau eſt déjaugé de N pieds, lorſque ſon tirant d'eau a diminué de cette quantité de pieds, c'eſt-à-dire, lorſque ſon état de flottaiſon a changé de maniere, que ſa quille ſe trouve à une diſtance du niveau de l'eau plus petite, de N pieds, que celle à laquelle elle étoit placée précédemment.

DÉLACER. v. a. *To unlace.* C'eſt détacher du bord inférieur d'une voile, une voile ſupplémentaire qui étoit lacée avec elle pour ajouter à l'étendue de ſa ſurface. Cette voile ſurajoutée a le nom de bonnette, & au beſoin, elle eſt lacée, ou délacée.

DÉLAISSEMENT. ſ. m. Dans le commerce maritime on fait le délaiſſement de certains objets aſſurés, en les abandonnant aux aſſureurs. On leur en tranſporte ainſi la propriété, en les ſommant en même-temps de payer la valeur totale de ces mêmes objets telle qu'elle avoit été primitivement eſtimée dans le contrat d'aſſurance.

DÉLESTAGE. ſ. m. *Unballaſting.* Action de déleſter ou de décharger le leſt d'un bâtiment, & ce leſt eſt un amas de pierres ou de morceaux de fer qui ſont ordinairement placés dans le fond d'un bâtiment, pour lui faire prendre & garder la ſituation qu'il doit avoir en flottant ſur l'eau.

DÉLESTER. v. a. *To unballaſt.* Mettre hors d'un vaiſſeau, le leſt dont il eſt chargé. (Voyez Leſt.)

DÉLESTEUR. ſ. m. Homme employé dans un port au déleſtage des bâtimens. Voyez Déleſtage.

DÉLIAISON. ſ. m. Déſunion des pieces qui faiſant partie de la carcaſſe d'un vaiſſeau, ſont ſur-tout deſtinées à lui conſerver ſa forme & ſa ſolidité. Ce n'eſt pas une ſéparation entiere, mais une jonction moins immédiate, moins étroite de ces mêmes pieces, ſoit entr'elles ſoit avec les autres parties du bâtiment.

DÉLIER. v. a. Un vaiſſeau eſt délié, lorſque ſes pieces compoſantes ne ſont plus auſſi fortement unies ou liées entr'elles, qu'elles l'étoient à l'époque de la conſtruction de ce bâtiment. Ses vaſtes ceintures, telles que ſes préceintes, ſes bauquieres, ſes fourures de goutiere, ſes hiloires, &c. ont alors perdu leur premiere forme & leur premiere ſolidité; ſa quille ne reſte plus droite, ſes ponts ne conſervent plus leur ancienne tonture, ſes bordages ſont mal attachés, ou ébranlés dans leur place & dans cet état, ſuivant le degré de la déliaiſon, il eſt menacé de riſques plus ou moins grands s'il eſt battu par une mer dure & orageuſe.

DÉLIVRER. v. a. *To rip off a plank.* Détacher les planches, qui ſont cloués ſur la muraille d'un vaiſſeau pour en recouvrir les faces;

c'eſt

c'eſt dans ce ſens qu'on dit délivrer des bordages, des vaigres, & cette opération eſt exécutée, ſoit lorſqu'on veut procéder à leur remplacement, s'ils ſont hors de ſervice, ſoit lorſqu'il eſt néceſſaire de viſiter ou de ſonder la bonté des diverſes pieces qui compoſent la carcaſſe d'un bâtiment. — On étend auſſi l'uſage du même mot pour exprimer qu'une alonge où toute autre piece eſt ôtée de ſa place, en diſant alors qu'on a délivré cette alonge ou toute autre piece.

DÉMANCHER. v. n. C'eſt ſortir de la manche, ou d'un canal, ou d'un détroit; comme le mot enmancher annonce l'entrée d'un bâtiment dans de ſemblables paſſages.

DEMANDE. (à la) adv. Le cable qui ſert à retenir un vaiſſeau dans une place déſignée, a-t-il acquis une tenſion ſi grande qu'elle peut produire le renverſement de l'ancre à laquelle il eſt attaché, alors on diminue ſa roideur, & le lacher convenablement aux circonſtances, c'eſt le lacher ou le filer à la demande. — La ligne de lok employée à meſurer le chemin, fait par un vaiſſeau dans un temps donné, ou le cordage qu'on étend, à la ſurface de l'eau, ſur la route parcourue par un bâtiment, pour connoître par ſa longueur celle de cette même route, eſt filé auſſi à la demande de l'aire du vaiſſeau; c'eſt-à-dire, que le pilote qui dirige cette opération, ne lache de ce cordage qu'une quantité proportionnelle à la viteſſe avec laquelle le bâtiment s'avance dans l'eſpace. — Dans un chantier, on dit auſſi d'une piece de bois qu'elle eſt travaillée à la demande, lorſqu'elle eſt ſuivant la forme de la place qu'elle doit occuper.

DÉMARRAGE. ſ. m. Action de démarrer un bâtiment, ou de le débarraſſer des liens qui pouvoient le retenir dans une place déterminée; *unmoorring*. S'il eſt dans un port, ou dans une rade ou dans un lieu de mouillage, il y eſt enchaîné par des amarres, & lorſqu'il doit ceſſer d'être ainſi amarré, on travaille à ſon démarrage. Cependant ce démarrage n'eſt pas toujours volontaire, & la mer, le vent, produiſent quelquefois, aux riſques des navigateurs, le démarrage des bâtimens; *parting*, c'eſt-à-dire que leurs efforts briſent ou ſurmontent la réſiſtance des amarres ou des liens qui étoient deſtinés à garantir la conſervation de ces bâtimens.

DÉMARRER. v. a. Détacher l'un de l'autre deux objets qui ſont liés enſemble, par un moyen quelconque, tel qu'une amarre, un cordage, &c. On démarre un vaiſſeau, ou un vaiſſeau démarre, lorſqu'on le dégage des amarres ou des cordages qui le retiennent dans un lieu fixe ou dans un port ou dans une rade, *to unmoor*. On dit auſſi qu'il démarre lorſqu'il leve ſes ancres, pour changer de place, ou mettre à la voile, &c. — Démarrer d'un port, ſou-

vent, c'eſt en partir, *to part.* — Démarrer un cordage, c'eſt le détacher d'un lieu où il étoit attaché, *to unbend any rope.* Démarrer les écoutes de hune, *to caſt off the top ſail ſheets*, c'eſt les délier & les lacher. — Démarrer des canons, c'eſt ſupprimer tous les liens qui, à bord les empêchent de prendre aucun mouvement différent du mouvement commun d'un vaiſſeau, & lorſque ces liens ſe rompent dans les grandes agitations de la mer, ou par d'autres cauſes, ces canons devenus libres de toute entrave, dans de telles circonſtances ſont dits être démarrés & même avoir démarré.

DÉMATAGE. ſ. m. Action, de démâter un vaiſſeau, ou de lui ôter ſes mâts. — Les vents, la mer & les attaques d'un ennemi produiſent auſſi quelquefois l'abattage des mâts d'un bâtiment qu'on nomme à Honfleur démâtage.

DÉMATEMENT. ſ. m. Ce mot eſt employé ſouvent comme ſynonime avec démâtage, cependant celui-ci doit être conſidéré comme exprimant une action, dont l'effet eſt indiqué par le premier. Ainſi le démâtement d'un vaiſſeau eſt la perte accidentelle de ſes mâts, cauſée ou par l'effort du vent, ou par l'agitation de la mer, ou par des boulets, ou par un choc violent contre un écueil, ou par un trop long ſervice.

DÉMATER. v. a. On dit qu'on démâte un vaiſſeau *to take out the maſt of a ſhip*, ou que ce vaiſſeau démâte lorſqu'on lui ôte ſes mâts. Mais on dit auſſi qu'il a démâté de N mât, *to have ſpent N maſt*, pour exprimer qu'il a perdu tel mât à la mer, par un accident quelconque. Dans un port, les bâtimens qui ceſſent d'être employés, ſont ordinairement démâtés, ou débarraſſés de leurs mâts, mais à la mer un vaiſſeau peut être démâté par des puiſſances extérieures dont on ne peut arrêter les effets, *dismated*, *maſt carried away*; dans un combat des boulets lui abattent quelquefois ſes mâts, & alors il eſt démâté; *maſt ſhot by the board.* C'eſt pourquoi le bâtiment ennemi qui dirige ſes boulets ſur les mâts d'un vaiſſeau qu'il combat eſt dit tirer à démâter. Si dans un engagement, ou dans un coup de vent, ou dans tout autre circonſtance, il perd un de ſes mâts tel qu'un mât de hune, &c. Il eſt dit être démâté d'un mât de hune, &c.

DEMI. adj. Ce mot entre dans la compoſition de pluſieurs termes de marine pour modifier leur acception particuliere. — Donner une demi-bande à un vaiſſeau, *Boot topping*, c'eſt carener les cinq ou ſix premieres ſuites de bordages qui ſont placées immédiatement au-deſſous de la flottaiſon ou du niveau de l'eau, dans un vaiſſeau flottant. Cette expreſſion vient de ce que pour cette opération, le bâtiment ne reçoit qu'une demi-bande, ou une demi-inclinaiſon la-

térale. Lorſque le même travail s'étend ſur onze à douze ſuites de bordages, alors c'eſt donner au bâtiment une demi-carene. — On imagine aiſément lorſqu'on connoît la forme d'une varangue & d'un bau, ce qu'on doit entendre par une demi-varangue, un demi-bau. — Lorſqu'on dit que deux pieces de bois ſont aſſemblées demi-à-demi, c'eſt parce que chacune eſt préparée ou entaillée également pour une réunion réciproque. — Une demi-clef *half hitch* eſt une eſpece de nœud qu'on fait faire à l'extrémité d'un cordage ſur lui-même, pour l'attacher à un point fixe. Le bout ſe trouve paſſé de maniere que ce nœud ſe ſerre d'autant plus, que la tenſion du cordage augmente. — Un demi-nœud, *an over hand knot*; eſt un nœud ébauché & ouvert préſentant une ouverture circulaire; & cet enlacement des parties nouées d'un cordage eſt maintenu dans cet état annulaire par des ligatures convenables. — Une demi-forme, dans un port, eſt un baſſin moins vaſte que les formes ordinaires. — Une demi-minute eſt un ſablier qui ſert à meſurer un intervalle de temps de trente ſecondes.

Demoiselle. ſ. f. Ce mot eſt ſynonime avec dames & reçoit la même ſignification. Voyez dames.

Démolir. v. a. *To break up. To rip up an old veſſel.* On démolit un vaiſſeau, lorſqu'on en ſépare toutes les parties, lorſqu'on le met en pieces, parce qu'il ne peut plus être d'aucun ſervice à la mer.

Démolition. ſ. f. Action de démolir un bâtiment, en détachant toutes les pieces qui le compoſent. Les morceaux de bois qui ſont ainſi ſéparés les uns des autres dans cette opération, reçoivent le nom de bois de démolition.

Démonter. v. a. Oter de ſa place. On démonte un capitaine, *to ſuperſide an officer*, lorſqu'on lui ôte le commandement d'un bâtiment. — On démonte le gouvernail d'un vaiſſeau, *to unhang the rudder*, lorſqu'on fait ſortir ſes gonds de leur place afin qu'il ceſſe d'être ſuſpendu à l'étambot. — Démonter un canon, *to dismount a canon*, c'eſt le déplacer de deſſus ſon affût. — Le cabeſtan eſt démonté lorſqu'il n'eſt plus en la place qu'il doit occuper à bord d'un bâtiment. — On démonte une cloiſon, une chambre, en déſaſſemblant les différentes pieces qui les compoſent. — On dit auſſi d'un gouvernail, d'un canon, qu'ils ont été démontés, lorſque, dans un combat, le choc des boulets ou d'autres accidens les ont mis hors d'état de ſervir.

Dent. ſ. m. Excédent de bois qu'on rend ſaillant dans l'épaiſſeur d'une piece, lorſqu'elle eſt travaillée pour être réunie à une autre piece dont cette dent, cette ſaillie, où cet excédent doit produire la liaiſon dans un ſens déterminé. On donne ordinairement le nom

d'adent à ces ouvrages en relief : cependant lorſqu'une entaille faite dans une piece de bois (fig. 71 , C.) eſt recouverte entiérement par une entaille correſpondante & analogue qui eſt portée par une ſeconde piece avec laquelle eſt unie la premiere , on dit que ces deux pieces ſont aſſemblées à dent couverte. — Les couples d'un vaiſſeau ſont liés ſous cette forme avec la quille (fig. 39 & 89 , C.) & les barres d'arcaſſe avec l'étambot (fig. 3 & 73 , C.), &c.

DÉPART. ſ. m. *Departure.* Action de partir. Le moment où un vaiſſeau commence à manœuvrer pour s'éloigner d'un port ou d'une rade ou d'une côte , eſt celui de ſon départ. — On donne le nom de point de départ , à celui qui ſur le globe ou ſur la ſurface de la mer eſt regardé par un navigateur , comme le commencement de la route qu'il ſe propoſe de faire , & comme le terme duquel il compte le chemin fait par le vaiſſeau qu'il conduit. — Si un bâtiment part du point *a* (fig. 88 , G.) & ſuit la route *acm* , il détermine par des relevemens , ſur la direction de cette route , la poſition exacte d'un point tel que *b* , & ce point *b* , conſidéré alors comme point de départ , devient une limite extrême de la longueur du chemin qu'il doit parcourir.

DÉPARTEMENT. ſ. m. On donne ce nom à un port , où les vaiſſeaux du Roi , ſont conſtruits , réparés , conſervés , & où réſident par ordre du gouvernement , pour y faire un ſervice régulier , & des Officiers de Marine , & des Officiers civils , & d'autres perſonnes attachées à la Marine Royale. Il y a en France trois grands départemens , Breſt , Toulon & Rochefort. Il y a enſuite d'autres départemens de moindre importance ; tels ſont le Havre , Dunkerque & Bordeaux. — On donne auſſi le nom de département des claſſes à certains eſpaces ou arrondiſſemens , dans l'enceinte deſquels habitent des hommes de mer qui ſont enrôlés ou claſſés pour ſervir ſur les vaiſſeaux de Roi. Dans chacun de ces départemens , des Officiers , & des Commiſſaires ſont chargés de faire exécuter les ordres du Roi , pour engager , ou dégager , ou payer des hommes de mer ; comme pour déſigner & envoyer dans les ports du Roi , ceux dont le tour de ſervir eſt arrivé. Le nom diſtinctif de ces départemens eſt celui du chef-lieu où les bureaux ſont établis.

DÉPASSER. v. a. Ce mot ſignifie paſſer au-délà ; lorſqu'on dit , dépaſſer un vaiſſeau , *to bet a ship* ; *or out ſail a ship* , *paſſ a ship* , dépaſſer une terre , *to ſail beyond a cape iſland* , &c. un port , une iſle , un rocher , &c. — C'eſt ainſi par une extenſion d'une telle ſignification qu'on exprime , qu'un vaiſſeau en tournant ſur lui-même , a porté ſa proue de la gauche à la droite de la direction du vent ou réciproquement , en diſant qu'il a dépaſſé le lit du vent , ou dépaſſé le vent. — Dépaſſer un vaiſſeau , ſignifie auſſi , avoir une marche ſu-

périeure, & le gagner de viteſſe. — Depaſſer un cordage, *to unreeve* c'eſt le faire ſortir du lieu ou du canal dans lequel il paſſoit. Une manœuvre, qui dans ſon cours traverſoit la caiſſe d'une poulie pour paſſer ſur le rouet qu'elle renferme, eſt-elle ôtée de cette place, eſt une manœuvre dépaſſée. — On dépaſſe un cable en le faiſant paſſer par l'écubier, hors d'un vaiſſeau. — Dépaſſer la tourne-vire, *to ſhift the voyal*; c'eſt, après l'avoir employée (fig. 43, M) dans l'état *ntqpfyτ*, à ramener en dedans du vaiſſeau le cable *rpo* qui paſſe par un écubier de tribord, la faire ſervir à retirer un cable qui paſſeroit par un écubier *f* de babord. Cette ſeconde opération exige que le cabeſtan *n* reçoive un mouvement de rotation contraire à celui qui lui étoit communiqué auparavant; & par conſéquent les tours dont le cabeſtan eſt de nouveau enveloppé, doivent être diſpoſés dans un ordre différent de celui qu'on leur avoit donné précédemment. Faire un tel changement dans la diſpoſition des tours de la tourne-vire ſur un cabeſtan, eſt proprement dépaſſer la tourne-vire. — dépaſſer un mât de hune; tel que *aτ* (fig. 16 A), c'eſt le faire deſcendre de la hauteur à laquelle il a été élevé & le faire paſſer entiérement par le trou τ, où ſon pied eſt maintenu par les barres du mât inférieur, lorſqu'il eſt en place.

Dépendant (en) adv. *edging away*. Peu à peu. Un vaiſſeau qui s'avance à l'aide du vent vers un point déterminé, ſans ſuivre la route directe qui y conduit, mais en courbant ſa route par degrés pour y parvenir, ou en faiſant graduellement varier l'angle d'incidence du vent ſur ſes voiles, eſt dit aller en dépendant.

Dépendre. v. n. Lorſque le vent, ſans ſouffler directement du nord ou du ſud, s'avance ſur des directions voiſines de celles qui paſſent par ces points de l'horiſon, il eſt dit dépendre du nord ou du ſud; ou de la partie du nord, de la partie du ſud.

Déplacement. ſ. m. Eſpace occupé par la carene d'un vaiſſeau au milieu du fluide ſur lequel il eſt flottant. Ce déplacement eſt ainſi égal au volume du fluide, dont la grandeur eſt celle de la partie ſubmergée d'un bâtiment flottant & comme le poids de ce volume de fluide déplacé eſt égal à celui de tout le vaiſſeau, le déplacement varie, avec le dernier poids. On diſtingue donc le déplacement d'un vaiſſeau chargé, & celui du même vaiſſeau vuide.

Déplanter. v. a. Dégager du fond de la mer, la patte d'une ancre qui y eſt enfoncée, c'eſt déplanter une ancre. — Lorſqu'on a travaillé à lever une ancre & que le cable par la ſuite de cette opération devient à pic ou dans une ſituation verticale parce que le bâtiment a été amené au deſſus de ſon ancre, on dit que l'ancre eſt prête à déplanter. Cet effet n'eſt pas facile à obtenir lorſque, ou la tenue du fond de la mer,

ou les rochers s'y oppoſent ; & une ancre eſt déplantée lorſque ſa patte ne tient plus au ſol ou à la place dans laquelle elle étoit engagée ; on dit même alors que c'eſt le vaiſſeau qui a déplanté

DÉPLOYER. v. n. Une vague déploye, lorſque s'avançant ſous une forme réguliere, elle vient à rencontrer un obſtacle, qui s'oppoſe à ſa propagation. Dans ce choc, une partie inférieure de cette vague perd ſon mouvement progreſſif, & les autres molécules ſupérieures qui ne ſont pas arrêtées dans leur cours, s'épanchent & ſe replient avec autant de bruit que de rapidité les unes ſur les autres dans le ſens du mouvement primitif. Toute vague qui eſt dans cet état d'expenſion eſt dite déployer.

DEPRESSION. ſ. f. Ce mot eſt ſynonime avec abaiſſement de l'horiſon de la mer. Voy. Abaiſſement.

DÉRADER. v. n. *To be driven from the anchors ; to be forced to ſea.* Un bâtiment dérade lorſqu'il ſort forcément d'une rade, par l'effet d'un vent ou d'un courant qui l'entraîne vers la mer & qui rend ſans effet la réſiſtance de toutes ſes amarres ainſi que des ancres employées à le retenir dans une place déterminée.

DÉRALINGUER. v. a. ſéparer d'une voile, les ralingues, ou les cordages qui l'entourent & qui la fortifient. Quelquefois les Marins mettent une voile dans cet état ; & quelquefois auſſi le vent par ſon action, détache ou arrache une voile des ralingues auxquelles elle eſt couſue ; alors cette voile eſt déralinguée, *ſail blown from the bolt rope.*

DÉRAPER. v. n. *To come home.* Une ancre mouillée, dérape, lorſque cédant aux efforts que la mer ou le vent exerce ſur le bâtiment qu'elle doit retenir, ſa patte eſt forcée de labourer le ſol où elle eſt engagée. Cet effet n'a lieu que dans le cas, ou d'une groſſe mer, ou d'un grand vent, ou d'un courant violent ou particuliérement d'une faible ténacité du ſol qui forme le fond de la mer. — On dit ainſi d'une ancre qu'elle eſt dérapée, *anchor that is a trip*, lorſque ſes pattes ne tiennent plus au fond de l'eau. Quelquefois on fait déraper une ancre, *to trip the anchor*, pour la rendre plus aiſée à déplanter ou arracher du fond, au moment où les circonſtances forceroient de la lever promptement pour accélérer le départ d'un bâtiment.

DERIVE. ſ. f. *Leeway.* C'eſt l'angle que la longueur d'un vaiſſeau fait avec la direction réelle de ſa route. — Un vaiſſeau eſt-il pouſſé latéralement par le vent & ſes voiles ſont-elles orientées obliquement à ſa quille (fig. 1, A.), la route qu'il trace dans l'eſpace n'eſt plus ſur la direction de ſa quille ; & cet écartement eſt nommé ſa dérive Si un batiment, dont une ſection horiſontale eſt *ABDC* (fig. 30, G) ſt ſollicité au mouvement par une puiſſance dirigée ſuivant *E f* &

qu'il s'avance dans l'eſpace ſur la ligne *zi*, l'angle *Azi* eſt nommé la dérive ou l'angle de la dérive. La grandeur de cet angle dépend, de la forme de la carene d'un vaiſſeau, de ſon inclinaiſon, de ſa viteſſe, ainſi que de la ſituation de ſes voiles. — Un vaiſſeau qui ne peut vaincre l'action d'un vent ou d'un courant, eſt dit aller en dérive *a drift*, *to drive*, & s'il eſt abandonné ſur l'eau courante il eſt en dérive *floating*. Comme la forme de la carene influe beaucoup ſur la grandeur de la dérive, il y a des bâtimens qui ont le défaut de beaucoup dériver *leeward ship* dans les mêmes circonſtances, où d'autres s'éloignent moins par leur route de la direction de leur quille. — Un vaiſſeau a tant de dérive, lorſque l'angle formé entre ſa quille & la direction de ſa route réelle eſt de tant de dégrés. — Il a belle dérive, *to have good ſea room*, lorſque la mer lui préſente un eſpace vaſte & ſûr où il peut ſuivre la route oblique qu'il a commencée.

DÉRIVE. ſ. f. *Drive*. Aſſemblage de pluſieurs planches réunies par leur épaiſſeur, pour former un corps plat dont la figure reſſemble beaucoup à une ſemelle. Cette reſſemblance, lui fait même donner aſſez indifféremment le nom de ſemelle ou de dérive. Fixée ſur la préceinte d'un bâtiment, par une groſſe cheville autour de laquelle elle peut tourner librement, chaque ſemelle, comme on le voit (fig 12 & 30, V.) eſt établie ſur l'un & l'autre côté de ces bâtimens. Lorſqu'on veut en faire l'uſage auquel chacune eſt deſtinée, on laiſſe pendue verticalement celle qui eſt ſous le vent. Elle plonge alors ſous l'eau à une grande profondeur; & la réſiſtance latérale qu'éprouve le bâtiment auquel elle appartient, dans les routes obliques qu'il doit ſuivre étant ainſi augmentée, ſert à diminuer la grandeur de la dérive de ce bâtiment. La longueur de ces ſemelles eſt égale à deux fois le creux du bâtiment, & le tiers ou la moitié de cette dimenſion eſt la meſure de leur largeur. L'uſage, n'en eſt adopté & ne devient néceſſaire que dans les bâtimens dont les fonds ſont plats; & lorſqu'ils courent au plus près du vent.

DÉRIVER. v. n. Un vaiſſeau dérive lorſqu'il s'avance dans l'eſpace ſur une direction qui fait un angle plus ou moins grand avec ſa longueur principale. Si ſes voiles ſont déployées & orientées obliquement à ſa quille, le vent qui le ſollicite au mouvement, lui fait ſuivre une route qui n'eſt pas celle de la quille; dans cet état, il dérive, *to fall to leeward*. — Il eſt dit auſſi dériver lorſqu'abandonné à lui-même, & livré à un courant, ou à l'impulſion des lames, il eſt pouſſé dans l'eſpace ſur une direction quelconque. Si dans ce dernier mouvement, il s'avance vers la terre, vers un vaiſſeau; il eſt dit dériver ſur la terre, ſur ce vaiſſeau; & ſi ce mouvement eſt produit avec intention, alors on dit de ce bâtiment qu'il ſe laiſſe dériver. — Souvent il arrive à un vaiſſeau qui eſt pouſſé dans le ſens *BAF*

(fig. 19, G) de ne pas ſuivre cette direction dans ſon mouvement & de parcourir, lorſqu'il n'eſt pas rappellé de cette direction, la ligne courbe *AHR*. Dans cette circonſtance, il ne ſe tranſporte pas dans l'eſpace en reſtant toujours parallele à lui-même, mais il tourne par dégrés ſur ſon centre & ſa proue ſe dirige d'elle-même vers le point de ſa courbe *AHR* ſur laquelle ſa viteſſe l'entraîne. On peut dire d'un vaiſſeau qui ſuit une telle route qu'il dérive ou qu'il court en dérivant. Cette eſpece de dérive ou cette déviation eſt l'effet d'un défaut, de ſymmétrie ou d'égalité parfaite entre les deux flancs d'un bâtiment.

DÉROBER. v. a. Un objet quelconque, tel qu'une haute terre, un vaiſſeau, dérobe le vent à un bâtiment, lorſqu'il le lui maſque, ou lorſqu'il le met à couvert de ſon impulſion. — Dans un même vaiſſeau certaines voiles peuvent dérober le vent à d'autres voiles.

DÉSAFFOURCHER. v. n. *To unmoor.* C'eſt lever du fond de la mer l'ancre d'affourche qui concourt à retenir un vaiſſeau dans un lieu déterminé. Lorſque cette opération eſt faite, ce vaiſſeau n'eſt plus attaché qu'à une ſeule ancre mouillée & il eſt déſaffourché.

DESAMARRER. v. a. *To unbend.* Ce mot peu en uſage eſt ordinairement remplacé par celui de démarrer, pour exprimer l'oppoſé du mot amarrer. Voy. Amarrer.

DÉSARMEMENT. ſ. m. *Diſcharging the officers and crew of a ſhip.* État d'un vaiſſeau, qu'on dépouille de ſon gréement, qu'on décharge de ſon artillerie & de ſes munitions ; dont on licentie l'équipage, & qu'on laiſſe nu & vuide dans le fond d'un port. — Pendant une telle opération un vaiſſeau eſt en déſarmement, & lorſque cette opération eſt finie, il eſt déſarmé *laid up ſhip.*

DÉSARMER. v. a. Déſarmer un bâtiment, c'eſt faire ſon déſarmement. C'eſt dans ce ſens qu'on dit d'un vaiſſeau, d'une eſcadre, d'une armée &c. qu'on les déſarme *to laid up a ſhip.* Mais on dit auſſi d'un Officier, d'un Matelot, de tout homme engagé à bord d'un vaiſſeau, qu'il déſarme de ce vaiſſeau, *to pay off*, lorſqu'il le quitte, ou qu'il lui eſt ordonné de n'y plus faire le ſervice dont il avoit été chargé ; ſoit parce que la campagne eſt finie, ſoit parce qu'il ne peut ou ne doit pas la continuer. — Déſarmer des canons, c'eſt ôter les boulets ou la mitraille dont ils peuvent être chargés. — Déſarmer des avirons, *to un ſhip the oars*, c'eſt les ôter de deſſus le bord d'un bateau, d'un canot où il étoient ainſi diſpoſés pour être employés au premier beſoin.

DÉSARRIMER. v. a. Changer l'ordre primitif qui avoit été établi entre les différens poids ou les divers objets dépoſés dans la cale d'un vaiſſeau. Une telle opération n'eſt exécutée que pour parvenir

à un meilleur arrimage, ou pour décharger un bâtiment. Après cette opération, ou après des évenemens qui dérangent un premier arrimage, un vaiſſeau eſt déſarrimé ; *shifted ship, or out of trim.* Les mouvemens violens de la mer produiſent quelquefois ces changemens toujours funeſtes, dans l'état reſpectif des objets qui ſont renfermés dans la cale d'un vaiſſeau lorſqu'ils n'y ſont pas placés avec toutes les précautions qui doivent leur aſſurer une poſition invariable.

DESCENDANT. ſ. m. État périodique de la mer qui pendant le reflux, deſcend de la hauteur à laquelle le flux l'avoit élevée, & qui fuit en même-temps loin des côtes ou des ports avec une viteſſe plus ou moins grande. — Le mot deſcendant eſt regardé aſſez généralement comme ſynonime avec juſant, cependant le premier eſt particuliérement employé pour exprimer l'effet du reflux dans les rivieres, parce qu'alors les eaux deſcendent librement à la mer vers laquelle une pente naturelle les entraîne, tandis que le mot juſant ſemble deſtiné à exprimer la retraite de la mer qui s'éloigne de ſes rivages, parce qu'elle ceſſe d'y être ſoutenue à la hauteur à laquelle elle étoit montée par le reflux. — Ce mouvement périodique de la mer, ayant toujours lieu à des heures déterminées, on indique ſouvent le temps auquel il doit correſpondre, comme l'époque de certaines opérations. C'eſt pourquoi on dir ſouvent que telle choſe ſera faite au deſcendant ; c'eſt-à-dire, ou au moment du reflux de la mer, ou au moment du juſant, ou enfin à marée deſcendante.

DESCENDRE. v. n. Un vaiſſeau deſcend une riviere, *to fall down a river*, lorſqu'il la ſuit dans ſon cours naturel qui la porte vers la mer. — La mer deſcend, lorſqu'après s'être avancée & élevée ſur une côte par le flux, elle ſe retire de la même côte par l'effet du reflux. — on deſcend de bord, lorſqu'on deſcend d'un vaiſſeau, pour paſſer dans un plus petit, ou pour ſe rendre ſur le rivage. Dans ce dernier cas c'eſt deſcendre à terre.

DÉSÉCHOUER. v. a. *To get a ship à float.* Remettre un vaiſſeau à flot, ſoit en le tirant de la place où il étoit échoué, ſoit en employant les moyens propres à le faire flotter apres un échouement. Un vaiſſeau eſt déſéchoué lorſqu'il ceſſe de s'appuyer ſur le fond de la mer & qu'il eſt remis à flot.

DESEMBARQUER. v. a. Voyez Débatquer qui eſt un mot plus uſité avec la même ſignification.

DÉSEMPARER. v. a. *To disable.* Délabrer, mettre hors d'état de ſervir. Déſemparer un vaiſſeau, *to disable a ship*, c'eſt détruire ſon gréement, en entier, ou en partie ; abattre ſes mats, couper ou rompre ſes vergues ; déchirer ſes voiles ; emporter ſon gouvernail. La tempête, des coups de canon, ou de malheureux événemens

peuvent rendre un batiment plus ou moins défemparé, ou diminuer plus ou moins, les moyens qui lui ſont néceſſaires pour manœuvrer. — Un vaiſſeau ſuivant les pertes qu'il peut faire de mât, de vergue, de voiles, de manœuvres, &c. eſt défemparé de ces objets, *diſabled in te maſt, yards, &c.*

DÉSENVERGUER. v. a. *To unbend any ſail.* Détacher une voile de la vergue qui la porte. On ſait qu'une voile pour être enverguée, a un de ſes côtés qui eſt, comme on le voit (fig. 79, M.) attaché ou lié à la vergue par divers petits cordages qui correſpondent à différens points de leur longueur; & ôter ces cordages c'eſt déſenverguer cette voile. On dit auſſi déverguer au lieu de déſenverguer.

DÉSERTEUR. ſ. m. *Run man.* On donne ce titre à un Matelot qui ſans ordre & ſans permiſſion abandonne & quitte le vaiſſeau ſur lequel il étoit armé pour y faire un ſervice déterminé.

DÉSERTION. ſ. f. Abandon d'un poſte & fuite d'un vaiſſeau ſur lequel ce poſte eſt établi: tout homme de mer claſſé, & qui eſt embarqué ſur un bâtiment, eſt engagé à y faire un ſervice déterminé & il eſt coupable de déſertion dès-qu'il abandonne ce bâtiment.

DESSUS. adv. On diſtingue, les deux faces oppoſées d'une voile telle que *acdb* (fig. 79, M) par les noms de dedans & deſſus. Le premier nom eſt celui de la face poſtérieure de cette voile ou de celle qui eſt tournée vers l'arriere du bâtiment auquel elle appartient ou de celle qui recevant l'impulſion du vent tranſmet au vaiſſeau une vîteſſe dirigée de l'arriere à l'avant; le ſecond eſt la face oppoſée à la premiere, & ſur laquelle le vent ne peut agir ſans preſſer le vaiſſeau de reculer de l'avant à l'arriere. C'eſt pourquoi on dit d'un bâtiment qu'il a vent deſſus lorſque ſes voiles reçoivent ſon impulſion ſur leur face antérieure (fig. 6, R). Et il a vent deſſus, vent dedans, lorſque parmi ſes voiles déployées, les unes reçoivent le choc du vent ſur leur face antérieure, & les autres ſur leur face poſtérieure. Tel eſt l'ordre & la combinaiſon des voiles dans un vaiſſeau qui eſt en panne (fig. 1, R), c'eſt-à-dire qu'un des huniers a le vent deſſus tandis que l'autre hunier a le vent dedans, afin que le vaiſſeau ne puiſſe pas prendre de vîteſſe progreſſive. — Un vaiſſeau a le deſſus du vent ſur un autre bâtiment lorſqu'il eſt au vent à lui *wind-ward*, ou lorſqu'il eſt plus près que ce dernier de la ſource du vent, c'eſt-à-dire du point de l'horiſon d'où le vent ſemble ſouffler. On voit dans la colonne des vaiſſeaux (fig. 2, E) qui ſuivent une ligne du plus près du vent, que le vaiſſeau de tête doit avoir le deſſus du vent à l'égard des autres vaiſſeaux de la même colonne.

DESTINATION. ſ. f. Répartition, d'ouvriers, de matelots, &c. ſoit dans des chantiers, ſoit dans des vaiſſeaux, pour y remplir un ſervice indiqué. — la deſtination, d'un vaiſſeau, d'une armée, d'une eſcadre, conſiſte a être chargé particuliérement d'exécuter un projet formé, ou de campagne, ou de croiſiere, ou de combat, ou, &c.

DÉTACHEMENT. ſ. m. Partie ſéparée, d'un corps d'officiers, ou de troupes, ou de l'équipage d'un bâtiment, *gang*, ou d'un corps d'armée. On forme de tels détachemens pour remplir un ſervice quelconque. — Les éleves de la marine ſont embarqués par détachement ſur les vaiſſeaux où ils doivent ſe vir en leur qualité.

DÉTACHER. v. a. Séparer, un officier de ſon corps, un éleve de marine de ſa compagnie, un vaiſſeau d'une armée pour faire un ſervice quelconque, c'eſt détacher. — On détache des vaiſſeaux d'une armée, pour obſerver au-devant, ou autour d'elle, tout ce qui pourroit l'intéreſſer, pour commencer un combat, pour chaſſer un ennemi, ou pour une expédition quelconque.

DETAIL. ſ. m. Avoir le détail, à bord d'un bâtiment, ſur une eſcadre, dans une armée, c'eſt être chargé d'exécuter les ordres des commandans, relativement aux approviſionnemens, aux conſommations, aux fournitures, aux remplacemens, &c. Les officiers qui ſont chargés de ces fonctions tiennent des états de détail & portent le titre d'officiers de détail; & ils ſont dits avoir le détail.

DÉTALINGUER. v. a. *To unbent the cable*, c'eſt détacher le bout d'un cable, de l'ancre à laquelle il eſt lié. C'eſt faire l'opération qui eſt contraire à celle d'entalinguer. La forme ſous laquelle un cable eſt attaché à une ancre, eſt répréſenté par *ocs* (fig. 70, M): & faire cette eſpece de nœud, c'eſt détalinguer le cable.

DÉTAPER. v. a. Oter les tampons qui ferment la bouche d'un canon ou d'un écubier. — On détape les canons pour commencer un combat.

DÉTROIT. ſ. m. *Strait*, paſſage ou canal étroit & ſerré entre deux terres, qui fait la communication de deux mers. Tel eſt le détroit de Gibraltar pour la communication de la Méditerranée & de l'Océan, tels ſont le détroit de Magellan, celui de le Maire, le Sund, le détroit de Babel-Mandel, &c.

DEVANT. prép. Lorſqu'un vaiſſeau, avec ſes voiles déployées, préſente directement ſa proue au vent, il eſt vent devant; *wind a head*; s'il ſe trouve dans cette poſition par un mouvement que le manœuvrier a ordonné, il eſt dit avoir donné vent devant, *to ſtay a ſhip*; mais ſi une telle poſition a été forcée & amenée néceſſairement par les circonſtances, il eſt dit avoir pris vent devant, *to chapel a ſhip*. — Le devant d'un vaiſſeau eſt ſa proue ou ſa partie antérieure; & à bord, on dit d'un homme qu'il eſt de-

vant ou derriere lorſqu'il eſt placé au de là du milieu de la longueur du bâtiment, du côté de la proue ou du côté de là poupe.

DÉVENTER. v. a. On dévente une voile, en établiſſant le plan de ſes faces dans la direction du vent régnant. *to shiver any ſail in the wind, or to ſpill.* Dans cet état elle ne reçoit aucune impulſion, ni deſſus ni dedans, & comme des cordages nommés ralingues ſont couſus ſur ſon contour pour la fortifier, on dit auſſi alors qu'elle eſt en ralingue, ou qu'elle a le vent en ralingue. --- Quelquefois on dit d'un vaiſſeau qu'il eſt déventé, lorſqu'il eſt abrié du vent par un autre vaiſſeau.

DEVERS. ſ. m. Dans les chantiers de conſtruction, les charpentiers mettent de devers une piece de bois, lorſqu'ils abattent un onglet de maniere qu'ils puiſſent faire former à deux faces adjacentes de cette piece, certains angles déterminés & nommés équerrages, en conſervant à ces faces leurs largeurs néceſſaires.

DEVIRAGE. ſ. m. Une piece de bois a du devirage ou de la devirance, lorſqu'une de ſes faces n'a pas tous ſes points dans un ſeul & même plan. --- Quelques bordages d'un vaiſſeau ſont préparés ſous cette forme lorſqu'ils ſont deſtinés à recouvrir des portions extrêmes de l'avant ou de l'arriere, dont la courbure eſt très-conſidérable.

DÉVIRER. v. a. Dévirer au cabeſtan, *to recoil, to come up the capſtern* c'eſt le faire tourner ſur lui-même, dans un ſens oppoſé au mouvement de rotation qu'on lui avoit communiqué précédemment pour roidir un cordage, ou produire un effet quelconque. --- Dévirer une manœuvre, un cordage c'eſt les faire tourner pluſieurs fois ſur leur axe, dans un ſens oppoſé à leur commettage, afin de diminuer la torſion qu'ils ont reçu & les empêcher de ſe replier ſur eux-mêmes, ſur-tout lorſqu'ils ſont deſtinés à paſſer dans des poulies ou dans des coſſes. On prévient ainſi des inconveniens qui retardent, trop déſavantageuſement, le ſervice de toutes les manœuvres courantes. --- Enfin on dévire un piece de bois, dans un chantier, en la retournant ſur la face qui eſt oppoſée à celle ſur laquelle elle repoſoit auparavant.

DEVIS. ſ. m. *Scheme*, état détaillé, ou des dimenſions & des places de toutes les parties d'un vaiſſeau; ou des dépenſes exigées pour ſa conſtruction, ſa mâture, ſon gréement, & ſes emménagemens; ou des défauts & des bonnes qualités qu'on lui a reconnues à la mer, ainſi que des regles qu'il faut ſuivre, ſoit pour ſon arrimage, ſoit pour ſon chargement, & des réparations qui lui deviennent néceſſaires après une campagne déterminée. --- Le premier devis préſente les dimenſions principales d'un vaiſſeau, c'eſt-à-dire,

ſa largeur, ſa longueur, & ſon creux ; l'élancement & le contour de l'étrave, la quête de l'étambot, l'acculement de la maitreſſe varangue, les ordonnées du maître couple, celles de toutes les liſſes ainſi que leur poſition, le lieu de tous les couples de levée, la place des mâts & leurs dimenſions particulieres, ainſi que celles des vergues, des eſtains, des barres de l'arcaſſe, des contre-cornieres ; la poſition des préceintes, des ſabords ; la hauteur des entreponts, & enfin les dimenſions préciſes des principales pieces qui entrent dans la compoſition des couples, de la quille, de l'arcaſſe, des baux, des préceintes, des bordages, &c. — Le ſecond devis renferme les prix, des matieres & de la main-d'œuvre, néceſſaires pour conſtruire, mâter, gréer, un bâtiment déterminé & le préparer a être armé pour remplir ſa deſtination. — Ces deux devis ſont l'ouvrage des ingenieurs conſtructeurs : le troiſieme *memorial* eſt fait & répété par chaque capitaine qui commande un vaiſſeau dans une campagne quelconque. C'eſt un compte rendu, des regles que l'expérience a fait reconnoitre comme les meilleures à ſuivre dans l'atrimage, ou dans le chargement, ou dans la ſituation des mâts & dans leur grandeur ; c'eſt auſſi un rapport circonſtancié, de ſes qualités, ſoit pour gouverner, ſoit pour porter la voile, ſoit pour marcher ſous différentes voilures, ſoit pour réſiſter à l'agitation d'une mer plus ou moins groſſe : enfin ce devis contient l'état des réparations ou des changemens qu'il eſt utile de faire apres une campagne, dans ſa coque, dans ſon gréement, ainſi que dans ſes mâts, ſes vergues & ſes voiles.

Dévoiement. ſ. m. Écartement d'une direction donnée. Un couple, dans un vaiſſeau, eſt dévoyé ou il a du dévoiement, lorſqu'il n'eſt pas parallele aux couples de levée, c'eſt-à-dire, que la quille n'eſt pas perpendiculaire a ſon plan. La fig. (2, P.) préſente le trait ou le contour des couples de levée d'un vaiſſeau ; la fig. (39, C.) donne une idée de ces couples ſolides & de leur établiſſement ſur la quille *BM* ; la fig. (73, C.) fait connoître un couple nommé l'eſtain *DG* au plan duquel la quille *VE* n'eſt pas perpendiculaire ; la fig. (57, G.) préſente particuliérement le trait de l'eſtain *RG* pour mieux indiquer ſa poſition a l'égard de la quille *BY* ou ſon dévoiement *flaring of the faſhion piece* ; & enfin la fig. (69, G.) renferme, dans la ſurface d'une ſection horiſontale d'un vaiſſeau, les projections de quelques couples de levée repréſentées par les lignes *EK FL NM* & celles de quelques couples qui ont du dévoiement ſuivant les lignes *di*, *ch*, *bg*, *rs*, *pq*.

Devoyer. v. a. Détourner d'une direction déterminée. Dans un vaiſſeau, un couple eſt dévoyé lorſque la quille n'eſt pas perpen-

diculaire au plan de ſes branches. Voyez dévoiement.

Diable. ſ. m. Machine compoſée d'une forte traverſe horiſontale, dont les extrémités ſont portées par deux roues, & qui eſt armé d'une longue aiguille qui lui eſt perpendiculaire. Elle reſſemble à un des trains d'un carroſſe, & elle ſert à tranſporter d'un lieu à un autre des fardeaux qui ſont trop lourds pour être placés ſur une voiture & qu'on ſuſpend ſous la traverſe de cette machine, à une petite hauteur au deſſus du plan ſur lequel doivent rouler les roues.

Diablon. ſ. m. petite voile d'étai, dont la place eſt au-deſſus d'une autre voile d'etai nommée diablotin, entre le grand mât de hune & le perroquet de fougue : elle eſt déployée ſans aucun appareil, c'eſt-à-dire, ſans que ſon guindant ou un de ſes côtés ſoit porté par un étai ou par une draille.

Diablotin. ſ. m. *Mizen top ſtay ſail.* Voile d'étai du perroquet de fougue : la forme eſt repréſentée (fig. 82, M.), & un des côtés eſt étendu ſur l'étai du perroquet de fougue (fig. 1, A.) lorſqu'elle eſt déployée.

Diamant, ſ. m. On donne ce nom à cette partie d'une ancre, où ſe réuniſſent & ſa verge & ſes bras ; le lieu de cette jonction, ou le diamant de l'ancre *cuni* (fig. 70, M.) eſt en *N*.

Dianne. ſ. f. *Morning Watch* ; à bord d'un vaiſſeau, ou dans un port, ou dans une rade, on bat la dianne, par un bruit de caiſſe, ou on tire un coup de canon de dianne, *morning watch gun*, dès la pointe du jour, pour ſervir d'avertiſſement, & annoncer que le ſervice du jour va commencer.

Différence. ſ. f. Ce mot, dont l'acception eſt connue, fait partie de pluſieurs phraſes qui ſont particulieres aux marins.--- La différence de tirans d'eau, *différence in the draught of water*, eſt la quantité de pieds & de pouces dont le tirant d'eau de l'étrave ou de la proue d'un vaiſſeau, differe du tirant d'eau de l'étambot ou de la poupe. V. Tirant d'eau. --- Un bâtiment eſt, ou eſt mis en différence, lorſque les tirans d'eau de ſes extrémités, ſont ceux que le conſtructeur ou l'expérience, ont fait reconnoître comme les plus convenables. Il eſt ſans différence, *upon an even keel*, lorſque la poupe & la proue plongent également dans l'eau. --- Comme dans un vaiſſeau les branches des couples extrêmes de l'arriere, dont on voit la moitié des contours en *ABfm* (f. 2, P.), embraſſent moins d'eſpace que les couples de l'avant dont la moitié eſt repréſentée en *ABno*, le volume de la partie poſtérieure de la carene, ou du fluide qu'elle déplace dans l'état de flottaiſon, eſt toujours moins conſidérable que celui du fluide déplacé par la partie de l'avant ; la différence de ces deux volumes, eſt nommé la différence des

capacités & elle eſt meſurée par le nombre des tonneaux de fluide du poids de 2000 livres que l'une de ces parties déplace de plus que l'autre. — on dit auſſi quelquefois, après une route faite par un vaiſſeau, qu'il a telle différence en latitude ou en longitude, *différence of atitude*, *departure*; pour exprimer que le lieu où eſt arrivé ce vaiſſeau eſt par une latitude & une longitude qui differe de telle quantité de celles du lieu de départ, ou du point auquel on compare ſa poſition nouvelle.

DIFFERENCIOMETRE. ſ. m. Inſtrument imaginé pour faire connoître la grandeur des tirans d'eau de la proue & de la poupe ou la différence des tirans d'eau dans un vaiſſeau qui eſt en mer. Il conſiſte dans des ſyphons qui, placés dans l'intérieur d'un bâtiment communiquent par une branche horiſontale, à l'eau environnante, tandis qu'un flotteur introduit dans leur branche verticale eſt deſtiné à indiquer dans le bâtiment la hauteur du niveau de la mer, afin qu'on puiſſe en conclure le tirant d'eau de l'avant ou de l'arriere. Un pareil inſtrument, établi aux deux extrémités du bâtiment, ne peut donner que des indications trompeuſes, ſoit parce que le ſillage plus ou moins rapide du bâtiment, produit des effets contraires ſur les flotteurs de la proue & de la poupe, ſoit parce que l'élévation des lames, les courans de la mer & les tangages alterent encore la hauteur des colonnes fluides qu'on doit meſurer : ainſi l'incertitude qui accompagne néceſſairement les réſultats de ces différenciometres les rend abſolument inutiles aux vues qui les ont fait adopter.

DIGON. ſ. m. Quelquefois on donne ce nom, à un aſſemblage de pieces de bois, qui entre dans la compoſition du taille-mer, & qui eſt placé (fig. 1, P.) au-deſſus de la gorgere & devant l'étrave, mais il eſt plus ordinairement diſtingué par celui de fleche. V. ce mot. — c'eſt auſſi le nom d'un bâton auquel eſt attaché par divers points le côté d'une flamme telle que *B* (fig. 12, ou 15, E).

DIMINUER. v. a. On diminue de voiles dans un vaiſſeau, *to shorten ſails*, lorſqu'on ſouſtrait à l'impulſion du vent, quelques unes de ſes voiles déployées, afin de diminuer la rapidité de ſon ſillage ou de ſa viteſſe.

DIRECTEUR. ſ. m. Titre diſtinctif d'un officier qui, dans un port du Roi, eſt chargé de faire exécuter par les perſonnes qui ſont ſous ſes ordres, des travaux particuliers, ou d'un certain genre qu'il doit diriger ou inſpecter. — Il y a un directeur d'artillerie, un directeur du port, & un directeur des conſtructions, & leurs fonctions ſont détaillées au mot direction. — Il y a auſſi un directeur général, qui inſpecte & dirige, tous les travaux quelconques

dont on s'occupe dans un port du Roi, ſous l'autorité du commandant de ce port. — l'officier qui eſt chargé par le gouvernement, de commander les éleves de la marine dans les écoles des ports, de veiller à leur inſtruction, & de la diriger dans tous les détails, eſt diſtingué ſous le nom de directeur des écoles. — Les directeurs ordinaires de port, d'artillerie, & de conſtruction, ont après-eux immédiatement, un officier qui les remplace dans leur abſence & qui porte le titre de ſous-directeur.

DIRECTION. ſ. m. Aſſemblée d'officiers dont les fonctions ſont de diriger & d'inſpecter certains travaux dans un arſenal de marine. — la direction des conſtructions eſt occupée excluſivement, de conſtructions nouvelles, de réparations ou de radoub, de refonte de vaiſſeaux, ainſi que d'autres ouvrages qui leur ſont relatifs, tels que ceux de menuiſerie, de forge, de ſculpture, de peinture, de calfatage, d'avironnerie, &c. Elle inſpecte & dirige auſſi l'arrangement des bois de mâture & de conſtruction ainſi que l'entretien des bâtimens qui ſont déſarmés dans le port. — La direction du port, embraſſe dans ſon inſpection & ſous ſes ordres, le leſtage & déleſtage, l'amarrage & les mouvemens des bâtimens des ports; leur entrée & leur ſortie des baſſins, leur mâtement, leur demâtement, leur carénage, leur miſe à l'eau; elle veille au tranſport des bois, des mâtures & des autres effets à l'uſage des vaiſſeaux, à la fabrication des cordages, à l'appret des manœuvres, des voiles, des poulies, des pompes, &c. à la conſervation du gréement des bâtimens: elle inſpecte tous les ateliers où tous ces objets ſont préparés, ainſi que la tonnelerie, la ferrurerie, la plomberie; enfin, le curage, l'entretien & la propreté d'un port ſont confiés à ſa vigilance. — La direction de l'artillerie a pour objet tous les travaux relatifs à la fabrication des canons, des mortiers, & d'autres armes, des affuts & uſtenſiles d'artillerie, ainſi qu'à leur tranſport & à leur conſervation: elle juge par des épreuves, & les canons & les mortiers & les autres armes deſtinées au ſervice des vaiſſeaux du Roi: elle inſpecte les poudres, le munitions, les inſtrumens de guerre, ainſi que leur entretien & leur diſtribution. — La ligne ſur laquelle l'air ou l'eau ont une viteſſe déterminée, eſt auſſi nommée la direction du vent, ou d'un courant, ou de la marée, parce qu'alors leur mouvement eſt effectivement dirigé vers un point particulier de l'horiſon.

DISPUTER. v. a. Ce mot ne s'employe que pour exprimer les efforts que fait un vaiſſeau ou une armée pour gagner l'avantage du vent, ſur un ennemi qui fait auſſi tout ſon poſſible pour l'obtenir. — dans cet état des choſes, ces bâtimens ſe diſputent le vent. *to ſtrive for the weather gage.*

DISTANCE

DISTANCE. ſ. f. Dans une armée, la diſtance des colonnes eſt l'intervale qui les ſépare. Il en eſt de même de la diſtance de deux vaiſſeaux. — Dans le pilotage ou dans l'art de diriger la route d'un bâtiment, on nomme lieues de diſtance l'eſpace qui ſépare deux points de la mer; &, pour déterminer la longitude d'un bâtiment, qui eſt en mer, on obſerve la diſtance *LM* (fig. 94, G.) de la lune au ſoleil ou aux étoiles, c'eſt-à-dire, le nombre de degrés & de parties de degrés de l'arc de grand cercle qui paſſe & qui eſt borné par le centre de ces aſtres.

DISTINCTION. ſ. f. Les vaiſſeaux du Roi, étant commandés par des officiers d'un grade plus ou moins élevé, portent au haut de leur mat des marques de diſtinction qui annoncent les grades des commandans, ou leur rang dans une armée navale. — Le pavillon qui les fait connoître eſt nommé pavillon de diſtinction. — Le commandant d'une armée ou l'amiral, porte ſon pavillon de diſtinction au ſommet du grand mât; le vice amiral, au mât de miſaine; & le lieutenant général au mât d'artimon. La cornette diſtingue le chef d'eſcadre. Elle s'arbore au mât d'artimon & les capitaines de vaiſſeaux portent pour diſtinction une flamme au haut du grand mât.

DISTRIBUTION. ſ. f. Dans les chantiers de conſtruction, les charpentiers diſent qu'ils font la diſtribution des couples lorſqu'ils déſignent & marquent ſur la longueur de la quille, le lieu ou chaque couple doit être placé & fixé. — L'ingenieur indique cette diſtribution dans le plan, d'un vaiſſeau qui doit être conſtruit, comme on le voit au-deſſous de la fig. (1, A.) dans la projection de ce bâtiment & ſur un plan vertical *ABD*, ſur un plan horiſontal *FGHS*; enſuite le charpentier établit les couples ſolides, ou les diſtribue ſur la quille *m b* (fig. 39, C.) dans des places correſpondantes aux points de diviſion de la ligne *D* ſur le plan vertical *ADB*.

DIVISION. ſ. f. Certaine partie d'une armée navale eſt une diviſion de cette armée, *diviſion*; & une armée eſt ordinairement partagée en trois diviſions, chacune ſous les ordres, d'un chef particulier qui lui même eſt ſubordonné au commandant général ou à l'amiral — Enfin un nombre quelconque de vaiſſeaux détachés enſemble d'une armée, eſt auſſi nommé une diviſion.

DOGRE. ſ. m. *Dogger*, ou dogrebot, *dogger boat* (fig. 11. V.) bâtiment dont on ſe ſert dans les mers d'Hollande pour la pêche du harang: il a deux mâts, un grand mât & un mât d'artimon, il ne porte pas de voiles auriques, mais des voiles quadrangulaires.

DOGUE d'amure. ſ. m. *cheſſ-tree*, bloc de bois dont on voit la forme (fig. 87, C.) & le lieu en *hk* (fig. 1, P,) il eſt fixé ex-

térieurement ſur la muraille d'un vaiſſeau près le plat bord, & à une diſtance, en avant du grand mât, égale à la demi-longueur de la grande-vergue ; ce bloc eſt mortaiſé de travers en travers, pour recevoir un rouet, & c'eſt ſur ce rouet que paſſe la grande amure à l'aide de laquelle on raproche de la proue le coin inférieur (fig. 1, A.) de la grande voile, lorſqu'elle doit être préſentée obliquement à la quille : cet uſage eſt l'origine du nom de dogue d'amure.

Dome. ſ. m. Bâti en planches, qui entoure ſur trois côtés & recouvre une ouverture faite au gaillard d'arriere d'un vaiſſeau. Il forme un abri à une grande échelle qui, comme en E (fig. 5, P.) eſt placée à cette ouverture pour établir une communication du gaillard à l'entrepont.

Donner. v. a. Ce mot eſt employé avec diverſes acceptions. — Un vaiſſeau donne à la bande, *to heel*, lorſqu'il eſt incliné latéralement. — Il donne telle voile, à un autre bâtiment, *to ſpare the n ſail*, lorſque ſans déployer cette voile comme lui, il conſerve une viteſſe égale. — Il donne une bordée, ou ſa bordée à l'ennemi, lorſqu'il tire ſur lui toutes les pieces de canon qui ſont rangées ſur un de ſes flancs ; ou qui ſont placées d'un même bord, — il donne ſon feu à un autre bâtiment lorſqu'il tire ſur lui ſes canons pour le combattre. — Il donne une remorque à un vaiſſeau déſemparé lorſque de ſon bord on jette à celui-ci un cordage, à l'aide duquel, il tire ce vaiſſeau après lui, ſoit pour le dégager d'un danger, d'une ſituation critique, ſoit pour le conduire où les circonſtances peuvent l'exiger. Il donne auſſi une boſſe à un bateau lorſqu'il lui fait paſſer un cordage pour le trainer à ſa ſuite. — Il donne à la côte, *to run a ground*, lorſqu'il ſe jette ſur la côte, étant forcé par l'ennemi ou le mauvais temps, ou des voies d'eau, de prendre ce parti extrême dans l'eſpoir de ſauver, d'un danger preſſant & extrême, au moins les hommes qui y ſont embarqués, & peut-être la cargaiſon & le bâtiment. — Il donne dans une flotte, dans une armée, lorſqu'il ſe mêle à cette flotte, à cette armée, pour la combattre, la diviſer & s'emparer de tous les bâtimens dont ſa force & ſa ſupériorité peuvent le rendre maître. — Il donne dans une affaire, lorſqu'il prend une part active dans un combat général avec un ennemi. — Il donne dans une paſſe, dans un canal, dans un port, &c. lorſqu'il entre dans les uns ou dans les autres ; & après ſon entrée, il eſt dit avoir donné dedans ; *to run right in*. — Il donne vent devant, lorſqu'ayant ſes voiles déployées, & faiſant ſur lui-même une rotation horiſontale, il vient à préſenter ſa proue directement à l'impulſion du vent régnant ; *to ſtay a ſhip*. — Il donne chaſſe à un ennemi lorſqu'il le pourſuit pour le combattre. —

Il donne le bout, ou le travers, lorſqu'il préſente l'avant ou le côté. — On lui donne un ſuif, une carene, lorſqu'on enduit ſa carene d'un courai. — On lui donne le feu, lorſqu'on chauffe ſa carene avec des ſagots, pour brûler un premier enduit, & le remplacer par un nouveau après avoir fait à la muraille toutes les réparations dont elle peut avoir beſoin. — Donner la cale, c'eſt infliger une certaine punition. (Voy. cale.) — Donner la voix, c'eſt marquer par un cri de convention, le moment, où pluſieurs hommes raſſemblés doivent agir ou réunir leurs efforts pour produire un effet quelconque. — Un Capitaine ou le Commandant d'un bâtiment, d'une armée, donne la route, *to ſhape the courſe, to regulate the going in the night*, lorſqu'il indique & preſcrit la route qui doit être tenue pendant la nuit.

Dormant. ſ. m. Le dormant d'une manœuvre eſt la partie fixe de ce cordage, ou celle qui eſt attachée à demeure dans un lieu déterminé *ſtanding part.* Ce nom ſert à le diſtinguer du courant de la même manœuvre, qui eſt la partie mobile ou qu'on peut déplacer à volonté, & qu'on fait paſſer ſur des poulies placées ſuivant l'exigence des cas. Delà vient qu'on dit d'une manœuvre, qu'elle fait dormant en tel lieu pour exprimer qu'elle y eſt fixée par un de ſes points. — Le grand bras fait dormant près du couronnement.

Dormant. adj. Entre les manœuvres d'un vaiſſeau, qui font partie de ſon gréement, il y en a qu'on nomme des manœuvres dormantes, parce qu'attachées par les deux extrêmités, la poſition de ces cordages ne peut pas varier. Tels ſont les haubans, les étais, les galhaubans dont la deſtination eſt d'étayer les mâts d'un vaiſſeau, & qui ſont établis de maniere qu'ils reſtent dans la même ſituation, tant que leur tenſion & leur force rempliſſent le ſervice qu'on en attend.

Dormir, v. n. On dit avoir laiſſé dormir l'horloge à bord d'un vaiſſeau, lorſqu'on a oublié de tourner le ſablier qui ſert à meſurer le temps qui s'écoule.

Dossier. ſ. m. *Back board.* Le doſſier d'un canot eſt le bordage qui forme la face plane de ſa poupe dans la partie qui regne au-deſſus de l'eau.

Doublage. ſ. m. Enveloppe, en bois, ou en cuivre ou en feuilles d'autre métal, dont on recouvre la carene d'un vaiſſeau, *ſheating.* Elle ſert, ſi elle eſt en cuivre *cooper ſheating* ou en feuilles de métal, à lui conſerver la marche dont ſa forme le rend ſuſceptible, & ſi elle eſt en bois, elle garantit la muraille de la piqure des vers. — Dans la compoſition des voiles, on donne le nom de doublage à des bandes de toile, dont on fortifie certaines parties de leurs faces. On voit (fig. 33, 55, 59, 79, & M.) le lieu & la forme des doublages, que reçoivent certaines voiles, & qui

ſont indiqués par une teinte plus forte que le reſte de ces voiles.

Double. ſ. m. *Bigth of a rope.* Le double d'une manœuvre, eſt la partie, de ce cordage qui revient ſur lui-même ou parallélement à lui-même, après avoir paſſé ſur une poulie, ou autour d'un point quelconque. — Dans la fig. (20, M.) la partie *fu* eſt le double du cordage *q*. — On donne le nom de double chaloupe, à une chaloupe pontée, qui a de grandes dimenſions quoiqu'inférieures à celle des barques.

Doublement. ſ. m. Action par laquelle on fortifie la réunion de deux pieces, en les faiſant croiſer par une troiſieme qui eſt liée étroitement avec toutes les deux. Le point de jonction de ces premieres pieces eſt nommé l'écart, & l'effet de la troiſieme eſt le doublement de cet écart ; *ſhift of the planks.*

Doubler. v. a. Dans la conſtruction, c'eſt recouvrir la carene d'un vaiſſeau, d'une nouvelle enveloppe compoſée de planches, de bois, ou de cuivre ou d'autre métail ; *to sheat a ship.* — Doubler un écart, *to left the shift*, c'eſt fortifier la jonction de deux pieces de bois, par une troiſieme, qui, appliquée & fixée ſur les deux premieres, aſſure leur liaiſon ; on dit auſſi dans le même ſens doubler les joints. — Dans le gréement, on double les voiles, *to line a ſail*, en les fortifiant par de nouvelles laizes de toile qui ſont couſues ſur celles dont ces voiles ſont compoſées ; voyez doublage. — Doubler les manœuvres, les garcettes, c'eſt augmenter leur nombre, afin que ſi l'une eſt rompue, une autre puiſſe la ſuppléer au beſoin. — Dans l'art de manœuvrer un vaiſſeau, double une pointe, un cap, un banc, un danger, &c. *to weather*, lorſqu'il les dépaſſe de maniere qu'ils lui reſtent ſous le vent. — On double une ligne ennemie, ou une ligne de vaiſſeaux ennemis, en la mettant en tout ou en partie, entre deux colonnes de l'armée qui la combat ; *to double upon in a ſea fight.* Si pour prendre cette poſition (fig. 17, E.) des vaiſſeaux ont paſſé derriere la ligne ennemie, pour venir ſe ranger de l'autre côté de cette ligne, ils l'ont doublé par la queue, mais s'ils ont paſſé au vent de la ligne, ils l'ont doublé par la tête ; *to weather.* — Un vaiſſeau double un autre bâtiment, lorſqu'il l'emporte ſur lui par ſa viteſſe, & lorſqu'après l'avoir ſuivi il peut enſuite le dépaſſer & le devancer ; *to out ſail a ship.*

Douceur (en) adv. *Hand ſomely*, ou doucement, graduellement ; c'eſt dans ce ſens qu'on dit filer, amener, larguer en douceur, ou lâcher peu à peu un cordage tendu.

Dragon. ſ. m. Nom d'un certain grain, ou d'une bouffée de vent, de peu de durée, mais d'une grande violence, qu'on éprouve ſouvent dans la Zone Torride.

DRAGUE. ſ. f. *Drag.* Grand filet, qui eſt attaché à un appareil en fer propre à racler le fond de la mer ; il ſert ſoit pour faire la pêche, ſur-tout des huîtres & des moucles, ſoit pour retirer de l'eau des objets ſubmergés. — On donne encore le nom de dragues à certains bordages épais qu'on applique ſous la carene d'un bâtiment qui eſt deſtiné à être ſouvent échoué. Ces dragues ſervent ainſi à conſerver le bordage des fonds du bâtiment, & aident à le maintenir droit, dans les échouages.

DRAGUER. v. a. *To drag or ſweep.* C'eſt racler le fond de la mer à l'aide d'une drague, pour en arracher les huîtres ou les moules ou les coquillages qui s'y ſont attachés, ou pour recueillir les objets qui pourroient être tombés à la mer. Cette drague eſt à cet effet garnie d'un filet qui la ſuit, & qui en fait partie. — Draguer une ancre, c'eſt promener ſur le fond de la mer, une corde dont les extrêmités ſont portées par deux chaloupes, afin qu'elle puiſſe s'accrocher à quelque partie ſaillante de cette ancre mouillée qui eſt alors ſans cable & ſans orin, & afin qu'elle puiſſe ſervir à la retirer de l'eau. — Lorſqu'une ancre, traîne ſur le fond de la mer, on dit que cette ancre drague le fond. Si un cable eſt au fond de l'eau & qu'à l'aide de grappins (fig. 67, M.) qu'on promene ſur ce fond, on cherche à le trouver & à le retirer, c'eſt draguer ce cable, *to ſwep for a cable.*

DRAILLE. ſ. f. *Stay ſail's ſtay.* Cordage deſtiné à ſoutenir, par un de ſes côtés, une voile d'étai déployée. Dans un vaiſſeau les drailles ſont ſituées à peu près, parallélement aux étais des mâts. Le grand & petit foc, dont la forme eſt ſemblable à celle de la voile *abc* (fig. 83, M.) ont un côté *ab* qui eſt porté en divers points par une draille, lorſqu'ils ſont préſentés à l'impulſion du vent comme on les voit (fig. 1, A.) Ces voiles ainſi que d'autres voiles d'étai ſont élevées, & étendues le long de pareilles drailles qui paſſent dans pluſieurs anneaux fixés en pluſieurs points de la longueur de leur guindant *ab* (fig. 83, M.) — Un cordage horiſontal, & qui eſt employé à ſoutenir le palan d'étai eſt auſſi nommé la draille du palan d'étai, *girt line of the ſtay tackle.* — On nomme draille verticale *horſe*, un gros cordage, qu'on place derriere ou devant un mât vertical, pour faciliter l'uſage d'une voile quarrée, dont la vergue étant attachée par une coſſe à cette draille, gliſſe longitudinalement & eſt retenue conſtamment, ſoit lorſque la voile eſt déployée, ſoit lorſque la vergue eſt amenée, ou miſe à bas.

DRESSER. v. a. On dreſſe la barre du gouvernail dans un vaiſſeau, *to right the helm*, en mettant ou ramenant cette barre dans l

plan diamétral, ou parallélement à la quille. On dreſſe un bateau, en lui donnant une ſituation droite, ou en le faiſant relever de l'inclinaiſon latérale qu'il pourroit avoir à droite ou à gauche, ſoit par une diſpoſition convenable des parties de ſa charge, ſoit par l'arrangement des hommes qui y ſont embarqués — Dreſſer un vaiſſeau, *to drim*, c'eſt le rappeller à une ſituation droite, dont le vent ou d'autres cauſes peuvent l'avoir écarté. — Dreſſer des vergues, c'eſt les braſſer également, & leur donner la poſition horiſontale qu'elle doivent avoir. — Enfin dreſſer une piece de bois, c'eſt applanir & polir parfaitement ſes faces.

Driſſe. ſ. f. *Haliard or haul-yard.* Cordage employé à élever, ou une voile, ou un pavillon, ou une flamme, &c. à la hauteur où ces objets doivent être placés. — Il y a, des driſſes de baſſes vergues, *gears*, ou des cordages qui ſervent à élever ces vergues à leur place reſpective (fig. 1, A). La driſſe de grand-vergue eſt nommée grand driſſe, *main gear*; il y a des driſſes, pour la vergue de miſaine, *fore gear*, pour celles de huniers, de perroquet, pour des pics ou cornes, *gaff haliard.* D'autres cordages attachés à l'angle ſupérieur des focs & des voiles d'étai & employés à les élever le long des drailles ou des étais, portent le nom de driſſes de foc, de voile d'étai. Les voiles auriques ont auſſi des driſſes, *throat haliard.* On éleve auſſi les pavillons, les flammes à l'aide de driſſes, *haliard*, *of enſign*, *of pendent.* — Lorſque de ſemblables cordages ſont gréés ou établis, pour doubler les premieres driſſes dont on vient de parler, & pour les remplacer au beſoin, on les nomme fauſſes driſſes. — Lorſque les objets que les driſſes ſont deſtinées à élever ſont d'un poids très-conſidérable, on y joint un appareil de poulies pour rendre le travail plus facile, & on les diſtingue des autres par les noms de driſſes à caliorne, driſſes à itague.

Droit. adjectif. Un vaiſſeau eſt droit, *upright ſhip*, lorſque ſon plan diamétral eſt vertical, & qu'il n'a aucune inclinaiſon latérale; & le ramener à cette poſition s'il en eſt écarté, c'eſt le mettre droit, *to trim the ſhip.* — Tenir ou mettre la barre droite c'eſt conſerver & placer la barre du gouvernail, dans le plan diamétral du vaiſſeau ou parallele à la quille. Delà vient, qu'en commandant aux timonier de diriger ainſi la barre, on ſe ſert de l'expreſſion laconique, droit? Ou droit la barre? *Right the helm?* Droit comme ça? *Steddy? or helm a mid ſhips? as you go?* — On diſtingue, dans une piece de bois telle que *AB* (fig. 81, C.) qui eſt courbe dans le ſens de ſa longueur, ſa dimenſion ſur le droit, de celle ſur le tour. La premiere eſt dans cette piece équarrie la diſtance des deux faces planes paralleles, tandis que la ſeconde

eſt la diſtance des deux faces courbes. C'eſt pourquoi, dans les chantiers, les ouvriers diſent qu'ils travaillent une piece ſur le droit ou ſur le tour ſuivant le côté de cette piece qui les occupe.

Drome. ſ. f. Faiſceau de pluſieurs pieces de bois, telles que des mâts, des vergues, des bout-dehors, &c. *float.* On préſente une drome flottante en liberté & conſidérable, au choc d'un vaiſſeau qui deſcend de ſon chantier à la mer, afin qu'elle ſerve à amortir avec ménagement la viteſſe que ce vaiſſeau a pu acquérir, ſur-tout lorſque cette viteſſe peut en ſe déployant ſans obſtacle, le porter contre un rivage oppoſé où il courroit de très-grands riſques. — La drome d'un vaiſſeau eſt l'aſſemblage de toutes les pieces de ſa mâture. — Des canots & des chaloupes raſſemblés dans un port forment un tout qui reçoit le nom de drome. — C'eſt dans le même ſens qu'on dit auſſi une drome de futailles.

Drosse. ſ. f. Cordage qui ſert, ou à mouvoir la barre du gouvernail, ou à lier certaines vergues à leur mât reſpectif. Chacune des deux droſſes du gouvernail, *tiller rope*, *wheel rope*, eſt attachée par un bout à l'extrêmité *b* de la barre *nb* du gouvernail (fig. 52, C.) Depuis ce point *b*, les deux droſſes ſe ſéparent, & ſuivent, l'une à tribord, & l'autre à babord, une rainure profonde qui eſt pratiquée ſur la face antérieure de la tamiſaille. (*ab*, fig. 88, C.) repréſente cette rainure dans la ſection tranſverſalle *acdb* de la tamiſaille dont on voit une partie B R (fig. 84); & E eſt le bout de la barre. La droſſe de tribord vient paſſer ſur une poulie *d* (fig. 52.) fixée intérieurement ſur le côté d'un bâtiment; delà elle revient à une poulie *c* placée au milieu du vaiſſeau, & elle s'éleve enſuite juſqu'au-deſſus du gaillard où elle s'enveloppe ſur un cilindre horiſontal repréſenté en *f* (figure 8, P.), & qu'on fait mouvoir à l'aide d'une roue verticale. La droſſe de babord ſuit le même cours, & vient s'envelopper auſſi dans un ſens oppoſé ſur le même cilindre vertical, & comme les extrêmités de ces deux droſſes ſont fixées ſur le cilindre, celui-ci en tournant ſur ſon axe roidit une des droſſes & déroule la ſeconde, de ſorte que la barre du gouvernail eſt par ce moyen porrée à droite ou à gauche du plan diamétral du vaiſſeau ſuivant l'exigence des circonſtances. — Les baſſes vergues & la vergue d'artimon, après avoir été élevées à leur place, au haut des mâts qui doivent les ſoutenir, ſont liées à ces mêmes mâts par un cordage nommé droſſe de racage, *truſſ*; *mizen parrel truſſ.* Ces droſſes ſont arrangées de maniere qu'on peut à volonté ſerrer plus ou moins étroitement les vergues contre leur mât, à l'aide d'un palan; & ſi leur uſage à paru préférable à celui des racages des autres vergues, c'eſt que cet appareil eſt plus léger, & qu'on varie plus facilement les effets qu'on en attend.

Drosser. v. a. Un vaiſſeau entraîné par un courant, eſt dit droſſé par ce courant. — Les erreurs qu'on commet à la mer, en eſtimant ou en appréciant la longueur ou la direction du chemin qu'un bâtiment à pu faire dans un temps donné, viennent ſouvent de ce que des courans inconnus ont droſſé le bâtiment & l'ont porté au-delà ou en deçà du terme où on le jugeoit parvenu.

Du. Particule. Veut-on indiquer le port d'un bâtiment, on le nombre des tonneaux de poids qu'il peut tranſporter? On dit qu'il eſt du port de *N* tonneaux, *burthen N tuns.* — D'ailleurs on ſe ſert de la particule du, dans la marine comme on le fait dans la langue commune, où ſouvent elle tient lieu de la prépoſition de.

Duite. ſ. f. Petit toron, ou aſſemblage de trois ou quatre fils de carets qui ſont tortillés enſemble, pour faire partie dans cet état, de la compoſition d'un mênu cordage, qn'on nomme ligne.

Dune. ſ. f. *Down.* Rivages, élevés de la mer, & formés par des ſables amoncelés.

Dunette. ſ. f. *Poop.* Dans un vaiſſeau de 74, on donne ce nom à un plancher qui recouvre à une hauteur d'environ cinq pieds & demi, la partie extrême du gaillard d'arriere; depuis le mât d'arrimon juſqu'au couronnement. On voit ſa poſition & ſon étendue en *qr* (fig. 1, P.) Sa ſurface eſt repréſentée par *abcd* (fig. 6.) Elle forme ainſi le plafond de la chambre du conſeil & des chambres deſtinées au logement des officiers de l'état-major. Elle ſert auſſi d'abri, & à l'habitacle & aux timoniers. Elle eſt d'ailleurs comme les autres planchers des vaiſſeaux, conſtruite, avec des barrots, des bordages, &c. qui ont des dimenſions aſſorties aux efforts que doit ſoutenir ce plancher le plus élevé du bâtiment.

E.

Eau ſ. f. On nomme, eau douce, *freſh water*, celle qui eſt potable: eau de mer, *ſalt water*, l'eau ſalée, & telle qu'on la puiſe en pleine mer; & eau ſaumâtre *brackiſh water*, celle qui eſt un mêlange d'eau douce & d'eau ſalée, ou d'eau de mer, telle qu'on la trouve aux embouchures des rivieres ſur le rivage de la grande mer. — L'eau d'un bâtiment, eſt la quantité d'eau douce dont il eſt ou doit être approviſionné pour une campagne ou pour nn terme quelconque. Delà vient qu'on dit d'un vaiſſeau qu'il fait ſon eau, lorſqu'il ſe pourvoit de celle qui lui eſt néceſſaire. On dit dans le

même ſens faire de l'eau, *to water a ship*, *to get water*; mais c'eſt dans un ſens différent qu'on dit d'un vaiſſeau qu'il fait eau *to make water*. On exprime alors que l'eau environnante, & ſur laquelle il flotte s'introduit dans ſon intérieur, & ſi l'eau qui s'accumule ainſi dans ſa cale s'y éleve de *N* pouces dans une heure, alors il fait *N* pouces d'eau par heure. Lorſque le fond de la cale eſt parfaitement ſec, & ſe maintient tel, on dit que le bâtiment ne fait pas d'eau, *tight ship*. — Tout objet qui eſt plongé au-deſſous de la ſurface de l'eau, eſt ſous l'eau & s'il eſt placé au niveau de l'eau il eſt à fleur d'eau, *between wind and water*. — Lorſque la partie de la mer ſur laquelle flotte un vaiſſeau à une grande profondeur relativement au tirant d'eau de ce bâtiment on dit de celui-ci qu'il eſt en grande eau, *to be in a deep water*, & lorſqu'on veut exprimer que cette partie, eſt d'une vaſte ſurface, ou qu'elle offre une vaſte carriere à fournir par un bâtiment, on dit qu'il y a de l'eau à courir. — L'eau de la mer n'a pas, loin des côtes & de l'embouchure des rivieres, la même couleur que dans le voiſinage des grandes terres. Ici elle paroît trouble ou chargée de vaſe & d'autres parties légeres détachées du fond; c'eſt pourquoi revient-on du large où l'eau eſt limpide & claire, & commence-t-on à remarquer cette différence de couleur, on dit alors que l'eau eſt changée. — Les eaux d'un vaiſſeau, *wake of a ship*, ſont celles qui rempliſſent la trace qu'il laiſſe au loin après lui, dans ſa route. Delà vient qu'un vaiſſeau eſt dit être dans les eaux d'un autre, *to be in the wake of a ship*, lorſque le premier ſe trouve placé ſur un des points de la direction prolongée de la quille du ſecond qui le précede. S'avancer pour ſe placer dans cette ſituation relative, c'eſt ſe mettre dans les eaux d'un vaiſſeau, *to get in to the wake*, c'eſt prendre ſes eaux, *to bear in to the wake*; comme auſſi s'éloigner de cette ſituation, c'eſt dépaſſer ſes eaux, *to paſs the wake*. — On donne le nom d'eaux mortes *dead water*, à celles qui entourent la partie ſupérieure & du gouvernail & de l'arcaſſe d'un bâtiment; parce qu'elles ſemblent accompagner le bâtiment dans ſa marche & reſter ſtagnantes autour de ſon arriere à la ſurface de la mer. — Le nom d'eaux mortes eſt auſſi celui des marées les plus foibles ou qui correſpondent aux quadratures de la lune, *neap tides*; & par une raiſon contraire les marées qui ont lieu au temps des ſyzigies, reçoivent le nom d'eaux vives, *spring tides*. On exprime ainſi par ces adjectifs qu'à ces époques, la mer par le flux, s'éleve à une hauteur plus ou moins conſidérable & avec une viteſſe plus ou moins grande. Au reſte, dans chaque marée, les eaux montantes ou deſcendantes, ſont celles que le flux apporte ou que le reflux ramene à la grande mer; &

lorſque la mer a acquis ou perdu toute la hauteur produite par le flux, on dit que les eaux ſont hautes ou baſſes, ce qui arrive chaque jour à la fin du flux & du reflux. — Un vaiſſeau eſt dit avoir des eaux vives, lorſque la forme de ſon arriere, ſous l'eau, eſt très-aigue ou très-pincée, c'eſt-à-dire, lorſque ſes façons ſont très-élevées, parce qu'on imagine qu'alors les filets d'eau refoulés par la proue ou écartés par le maître couple, reviennent vivement ſur le gouvernail pour agir ſur lui & en plus grand nombre, & ſous un plus grand angle d'incidence. — Enfin on nomme lignes d'eau, des ſections qu'on imagine être faites dans la carene d'un vaiſſeau *ABD* (fig. 4, A.) parallélement à la ſurface de l'eau calme. Leur forme eſt repréſentée dans le plan horiſontal *FGHS*.

Ébarouir. v. n. On dit d'une barrique, ou d'un ſeau, ou d'un canot, &c. qu'ils ſont ébarouis, lorſque leur enveloppe a éprouvé un tel deſſéchement, qu'ils ne peuvent plus ni contenir ni retenir complettement l'eau dont ils ſont remplis, ni être impénétrables à l'eau qui les environne.

Ébarouissage. ſ. f. *Shakes.* Action par laquelle les pieces compoſantes, d'une barrique, ou d'un ſeau, ou d'un canot, &c. ceſſent d'être jointes ſi parfaitement les unes aux autres, que l'eau s'inſinue aiſément dans l'intervalle qui les ſépare. La chaleur eſt la cauſe qui exerce cette action, & qui deſſéchant ces pieces extraordinairement les réduit à un moindre volume.

Ébe. ſ. m. Ce mot eſt ſynonime avec juſant, *ebb or ebb tide.* Voy. Juſant.

Ébouter. v. a. Découvrir, par quelques coups de hache, le bout d'une piece de bois, pour juger, de l'état de ſes fibres & de leur force; on éboute des pieces de mâts pour connoître le grain du bois.

Écart. ſ. m. *Scarff.* Lieu de la jonction de deux pieces de bois qui, placées, ou l'une au bout de l'autre, ou en partie l'une ſur l'autre ſont ſur une même ligne aſſemblées par leurs extrêmités. — Le mot écart ſuivi de certains adjectifs exprime, de convention, la forme ſous laquelle deux pieces ſont réunies. — Il y a des écarts ſimples ou en about, ou quarrés; des écarts à croc; des écarts longs ou flamands; des écarts à mi-bois, plats, en ſifflet, doubles, à dent couverte, &c. Les écarts en about ou quarrés ſont ceux des pieces miſes bout à bout. Les autres exigent que les bouts des pieces aſſemblées ſoient appliquées les unes ſur les autres. Si ces bouts ſont coupés en biſeau ſur leur épaiſſeur, l'écart eſt plat ou à mi-bois ou moitié par moitié, *hook and butt*; s'ils le ſont ſur leur largeur comme les pieces de quille (fig. 1, C.) l'écart eſt double ou long ou flamand,

ſcarf of the keel ; ſi ces mêmes bouts portent une dent ſaillante, ou rentrante au milieu de l'étendue de leur jonction, on dit que cet écart long eſt à dent ou à croc ; tel eſt celui des deux pieces compoſantes d'un bau (fig. 65, C.) Les écarts, ſont ſimples & en ſifflet lorſque les bouts réunis ſont coupés en ſifflet. — L'écart du brion eſt le lieu de la jonction du brion avec l'étrave, on le voit en *dp* (fig. 22, C.), &c.

ÉCARVER. v. a. *To ſcarf.* C'eſt réunir les extrêmités, de deux pieces de bois, à la ſuite l'une de l'autre, par des écarts d'une forme déterminée, c'eſt-à-dire en appliquant leurs bouts ou l'un près de l'autre ou l'un ſur l'autre. — Ajouter ou aſſembler un mât de hune avec un mât inférieur, c'eſt les écarver enſemble, pour les lier étroitement & n'en faire qu'un ſeul & même mât conſtruit avec toute la ſolidité néceſſaire.

ÉCHANTILLON. ſ. m. Ce mot paroit n'exprimer que ce qui eſt entendu dans la langue commune par équariſſage ; c'eſt-à-dire les dimenſions d'une piece de bois, ſoit en longueur ſoit en épaiſſeur ; *ſcanling.* Une telle piece eſt de grand échantillon lorſqu'elle a une groſſeur conſidérable ; & deux pieces ſont de même échantillon lorſqu'il y a égalité entre leur largeur & leur groſſeur reſpectives. — Une piece n'eſt pas d'échantillon pour entrer dans la compoſition d'un vaiſſeau lorſqu'elle n'a pas des dimenſions aſſorties à l'épaiſſeur que doit avoir la muraille de ce vaiſſeau. Il y a des tables d'échantillons ou de dimenſions convenables des pieces compoſantes de toute ſorte de bâtimens, & elles ſont calculées d'aprés l'expérience qui a fait connoitre leur rapport eſſentiel & néceſſaire avec les dimenſions principales de chaque bâtiment de mer. — Cet uſage fait qu'on dit auſſi d'un vaiſſeau qu'il eſt de grand ou de foible échantillon, lorſque les pieces de bois qui forment ſa muraille, ſont plus ou moins épaiſſes.

ÉCHAPPÉE. ſ. f. On dit d'un vaiſſeau qu'il a une belle échappée, lorſque ſes largeurs diminuent rapidement, depuis le maitre-couple juſqu'à l'étambot, parce qu'on penſe qu'une forme ainſi rétrécie, dans l'arriere d'un bâtiment, permet à l'eau refoulée par la proue, de s'échapper plus facilement, du côté de l'étambot, & de ſe rendre plus directement au gouvernail pour lui faire produire un effet & plus grand & plus ſûr. — Si on conſidere la fig. (2, P.) qui préſente, à droite la moitié des couples de l'avant, & à gauche, le contour de la moitié des couples de l'arriere, on voit que les branches de ceux-ci embraſſent moins d'eſpace que celles des premiers, & que cette différence eſt ſur-tout très-ſenſible dans la comparaiſon des couples extrêmes. Lorſque cette différence eſt plus ou moins conſidérable, le bâtiment a auſſi une échappée plus ou moins belle.

— Les raiſons qui ont fait imaginer ce mot pour peindre un effet préſumé, ont des fondemens très-douteux. Voy. l'Art de la Marine.

Écharpes. ſ. f. Pieces de bois qui courbées avec grace dans leur longueur, & ſculptées ſur leur contour, s'étendent, dans un vaiſſeau (fig. 1, P.) depuis le ſommet *b* de l'éperon juſqu'à divers points de la joue du bâtiment. La plus haute aboutit en *l* près du boſſoir *f l* ; les autres placées entre la premiere & les jottereaux, divergent entr'elles, & ſont fixées par leur extrêmité, à diverſe hauteur ſur l'avant *l a*. — Elles ſervent & contribuent à l'ornement ainſi qu'à la ſolidité de l'éperon.

Échaudis. ſ. m. Boucles de fer, dont la forme eſt triangulaire. — Dans un vaiſſeau il y en a de placées en dedans du collet de la courbe de capucine, pour le paſſage & le maintien des tours de cordage qui ſont deſtinés à aſſurer la poſition du mât de beaupré. — Il y en a auſſi de fixés ſur le pont ſupérieur, au lieu où ſe placent les embarcations afin de ſervir de point d'appui aux cordages qui aſſujetiſſent ces bateaux & les lient étroitement au pont du bâtiment.

Échauffé. part. Une piece de bois ou de cordage, eſt dite échauffée, lorſque l'eau ou d'autres cauſes y ont produit, un commencement de pourriture, ou une fermentation ſenſible, qui a affoibli la réſiſtance dont elle étoit ſuſceptible.

Échaume. ſ. m. Voyez Tolet.

Échelle. ſ. f. *Ladder*. Ce mot a la ſignification reçue dans la langue commune. Il nous reſte à dire ſeulement, que c'eſt par le moyen des échelles, qu'on deſcend, d'un vaiſſeau à un canot, par exemple, du gaillard, ou des parties hautes aux parties plus baſſes, dans l'intérieur d'un bâtiment. Ces échelles ſuivant leur poſition ou leur deſtination, ont reçu des noms diſtinctifs. Il y a la grande échelle (E, fig. 5, P.) *quarter deck ladder*; & c'eſt celle qui communique du pont ſupérieur aux gaillard. Celles qui ſont placées entre les ponts, ſont nommées échelles d'entrepont ; celle par laquelle, on monte du gaillard ſur la dunette, eſt l'échelle de dunette, *poop ladder* ; l'échelle par laquelle on monte à bord, eſt nommée échelle hors le bord *gang way and ladder* ; & l'échelle qui ſert au même uſage, mais qui, faite avec plus de ſoin & plus commode n'eſt préſentée qu'aux perſonnes qu'on veut diſtinguer de la foule, reçoit le nom d'échelle de commandement *accommandation ladder*. — Les Échelles du Levant ſont des places de commerce, ſituées en Afrique ſur les côtes de la Méditerranée, ou dans les mers du Levant, *ſea port town in the levant*. — On donne le nom d'échelle de latitude croiſſante, à une ligne diviſée en parties qui ſont entr'elles, par leur étendue, dans le même rapport que les

degrés & les minutes de latitude croiſſante. — On connoît auſſi des échelles de ſolidité, qui indiquent par leur diviſion, le déplacement d'un vaiſſeau lorſque ſon tirant d'eau eſt de tel ou de tel nombre de pieds.

Échiquier. ſ. m. Diſpoſition particuliere de pluſieurs vaiſſeaux qui naviguent enſemble & dans un certain ordre. — Si les vaiſſeaux, qui compoſent une armée, ſont rangés (fig. 3 & 4 E.) ſur une des lignes du plus près, tandis qu'ils ont les amures ſur le bord de dénomination de différente, c'eſt-à-dire, lorſque le lieu de ces vaiſſeaux eſt ſur divers points d'une même ligne du plus près tribord, & que chacun dirige en même temps ſa marche, ſur la ſeconde ligne du plus près babord, on dit qu'ils ſont, ou que l'armée eſt, en échiquier. Dans cet ordre, ils courent en échiquier, & lorſqu'ils tendent à établir cette diſpoſition relative, on dit qu'ils ſe mettent ou ſe forment en échiquier. — Ils ſont en échiquier au vent ou ſous le vent, lorſque dans cet ordre de marche, leur tête ou leur proue eſt au vent ou ſous le vent de la ligne du plus près ſur laquelle ils ſont rangés. La comparaiſon des fig. (5, 6 & 3, 4, E.) donne une idée de ces deux eſpeces d'échiquiers. — L'échiquier prend auſſi quelquefois le nom de la ligne du plus près ſur laquelle ſont rangés des vaiſſeaux, & comme il y a une ligne du plus près tribord & une autre babord, il y a auſſi un échiquier tribord & un échiquier babord.

Échouage. ſ. m. *A ground.* Situation d'un bâtiment qui n'étant pas entouré d'une quantité d'eau aſſez profonde, pour le tenir à flot, repoſe néceſſairement ſur le fond de la mer. — On nomme lieu d'échouage celui où un vaiſſeau peut être échoué ſans accident.

Échouement. ſ. m. Action d'échouer un vaiſſeau. Le mauvais temps, ou l'ennemi, forcent quelquefois, pour le ſouſtraire à de plus grands dangers, de diriger & jeter ſur la côte un bâtiment qui court évidemment le riſque, d'être pris, ou d'être englouti par la mer. — Quelquefois auſſi l'échouement n'eſt pas volontaire, & un vaiſſeau eſt conduit & échoué, par ignorance, ſur un banc, ou un rocher, ou une terre quelconque.

Échouer. v. n. *To be ſtranded.* Un bâtiment de mer, échoue, lorſque l'eau qui l'entoure, ne peut ſoutenir ſon poids à cauſe de ſon peu de profondeur, & l'oblige de s'appuyer ſur le fond de la mer. Il eſt des ports où les vaiſſeaux échouent parce que la mer en ſe retirant chaque jour par le reflux, n'y laiſſe pas aſſez d'eau pour les tenir flottans. — On échoue ſur une côte, ou parce qu'on s'y eſt jeté pour ſe ſauver d'un péril menaçant, ou parce qu'on y eſt pouſſé par la tempête, ou enfin parce que l'inexpérience a pu y conduire.

to be a shore. — On s'échoue à terre, ſouvent volontairement, & afin que le bâtiment après la retraite de la mer, puiſſe être carené facilement & réparé dans toutes les parties de ſes fonds qui pourroient en avoir beſoin, *to ground.* Si un bâtiment, favoriſé par une haute marée, eſt porté ſur la terre de maniere qu'au reflux & même dans les marées des quadratures l'eau ne puiſſe atteindre au lieu de ſon échouage, on dit qu'il eſt échoué à ſec.

Éclaircı. ſ. m. *Clear spot.* Etat paſſager du ciel, lorſqu'après avoir été couvert, il devient d'abord plus clair, & moins nébuleux, dans quelques parties, pour être voilé enſuite par de nouveaux nuages, qui ramenent la précédente obſcurité. — Dans un éclairci, on apperçoit des objets éloignés, qui avant & après ce retour de lumiere, échappent à la vue ſans changer de diſtance.

Écli. ſ. m. *Splinter.* Eclat de bois, qui ſe ſépare d'une piece, lorſque pliée ou courbée extraordinairement, ſes fibres ne peuvent s'alonger & ſe prêter à la forme qu'une puiſſance tend à lui donner plus ou moins vivement.

Éclié. part. État d'un mât ou d'une vergue qui a éclaté, par l'effet d'une flexion conſidérable, ſans éprouver une rupture totale.

Éclingure. ſ. f. Ce mot eſt ſynonime avec rablure. C'eſt le lieu où aboutiſſent les bordages d'un vaiſſeau ſoit à l'étrave ſoit à l'étambot; & c'eſt une rainure triangulaire qui eſt pratiquée ſur les faces latérales de ces dernieres pieces, où viennent ſe perdre les extrémités des bordages. On voit ſon contour en *zpo* ſur une das faces de l'étrave *cd* (fig. 22, C.) — Lorſque dans certains bateaux qui ſont terminés à l'arriere par une face plane & quarrée, les bordages viennent aboutir & s'arrêter, ſur les côtés extérieurs des eſtains, le lieu de leur jonction avec les eſtains eſt auſſi l'éclingure des eſtains *after hood*, comme on dit l'éclingure de l'étrave *fore hood*, de l'étambot. Et de la quille. Voy. Rablure.

Écluse. ſ. f. Parc demi-circulaire, qu'on forme ſur les bords de la mer, & qui eſt ceint du côté du large par un mur (en pierres ſeches) de quatre pieds de hauteur environ. Il eſt placé de maniere que la mer le couvre à toutes les marées & ne le découvre que dans certaines marées. Il n'a qu'une ouverture vers la mer & elle eſt fermée par une grille qui laiſſe écouler les eaux pendant le juſant & retient le poiſſon qui a pu s'engager dans l'écluſe pendant le flot. On y met des huitres & d'autres coquillages qui s'y conſervent & s'y multiplient pour le profit du propriétaire de l'écluſe.

Écobans ſ. m. Ce mot eſt ſynonime avec écubiers, & n'eſt pas adopté généralement.

ÉCORE, adj. Quelques perſonnes diſent d'une côte, par exemple, qu'elle eſt écore, lorſque d'autres diſent dans le même ſens qu'elle eſt acore, & cette derniere expreſſion eſt plus communément en uſage. Voyez Acore.

ÉCOUET. ſ. m. *Tack.* Ecouet & amure ſont également le nom d'un même cordage qui eſt attaché au coin inférieur d'une voile baſſe, & qui ſert à le placer au vent du mât qui porte cette voile. — On donne le nom d'écouet à breſſin à celui qui eſt double, *double tack.* Alors le cordage nommé écouet paſſe ſur une poulie qui eſt fixée au coin de la voile. — L'écouet de revers qui eſt ſous le vent eſt diſtingué, de celui qui eſt au vent, & qui eſt en action dans une voile amurée, par le nom d'écouet de revers, *lee tack.*

ÉCOUTE. ſ. f. *Sheet.* Cordage attaché au coin, ou au point inférieur de chaque voile pour ſervir à la déployer & à la tendre, c'eſt-à-dire, à la border pour lui faire recevoir l'impulſion du vent. — Dans un vaiſſeau les écoutes ſont diſtinguées par les noms des voiles auxquelles elles ſont appliquées. Il y a donc des écoutes, de grand voile, ou de grandes écoutes; des écoutes de miſaine, de hunier, de perroquet, de focs, de voiles d'étai, d'artimon, &c. — Les baſſes voiles d'un bâtiment, ſont tendues, tantôt à l'aide des deux écoutes, & tantôt par le moyen d'une amure & d'une écoute, mais on nomme proprement écoute le cordage qui étant roidi ſert à tirer le point inférieur de la voile de l'avant vers l'arriere, tandis que l'amure ſert à porter le point inférieur oppoſé de la même voile, de l'arriere vers l'avant. L'effet de ces deux cordages, relativement à la voile déployée, eſt même indiqué par deux expreſſions différentes, & on dit de l'amure qu'elle ſert à amurer la voile, tandis que l'écoute ſert à la border ou à la tendre ſous le vent (fig. 1, A.). Lorſqu'une écoute eſt auſſi roidie qu'elle doit l'être on dit qu'elle eſt bordée, *flowing sheet.* — Lorſque les deux écoutes des baſſes voiles d'un vaiſſeau ſont tendues ou bordées, on dit alors qu'on va entre deux écoutes, ou qu'on a le vent entre deux écoutes. *Both sheets aft.* — Des écoutes lâches, ſont des écoutes largues. — Les écoutes qui ſont ſous le vent ſont les écoutes de revers. — Les écoutes des voiles de l'avant ou de celles de l'arriere, ſont nommées auſſi écoutes de l'avant ou de l'arriere, *fore or ſtern sheets.* — Souvent le cordage, qui fait fonction d'écoute paſſe ſur une poulie fixée au coin inférieur d'une voile, & alors cette écoute eſt nommée double. Voyez *b*, figure. (20, M.) — Il y a enfin de fauſſes écoutes ou des écoutes ſupplémentaires qui ſont deſtinées & établies pour remplacer au beſoin des écoutes correſpondantes. — Les écoutes des baſſes voiles étant, dans leur

tenſion, amarrées ou attachées à des points fixes ſur un vaiſſeau ; on nomme bittons d'écoutes l'aſſemblage (fig. 36, M.) de pieces de bois, qui ſert au ſoutien & à la facilité de ces amarrages.

Écoutille. ſ. f. *Hatch way.* Ouverture quadrangulaire ou trape, qui eſt faite, dans l'épaiſſeur d'un pont ou d'un gaillard, c'eſt-à-dire, d'un plancher établi dans l'intérieur d'un bâtiment de mer, pour faciliter la communication de toutes les parties ſupérieures & inférieures de ce bâtiment. La fig. (12, P.) préſente le plan du premier pont d'un vaiſſeau de 74 canons, ainſi que le lieu & la grandeur des écoutilles ou des ouvertures qui y ſont pratiquées. On voit en *b*, une petite écoutille par laquelle on deſcend dans la foſſe aux lyons ; en *c* celle de la foſſe aux cables, *fore hatch way*, qui a beaucoup de largeur ; en *l* le grand panneau ou plutôt la grande écoutille, *main hatch way* ; en *f*, l'écoutille aux vivres, *ſteewards hatch way* ; en *k* celle aux poudres, *magazine hatch way* ; & en *e* celle du rechange du maître canonnier. La fig. (14) indique les écoutilles du faux pont, & la fig. (11) celles du ſecond pont. Voy. auſſi la fig. (43, M.) --- On ferme toute communication au-deſſus ou au-dedans d'un bâtiment en couvrant ſes écoutilles de leur panneau & en les clouant à leurs places ; c'eſt alors clouer les écoutilles, *to ſpike ut the hatches.* --- Les écoutilles d'un vaiſſeau ſont diſtinguées par les noms indiqués précédemment, parce qu'elles correſpondent ou à la foſſe aux lyons, ou à celle des cables, ou à la grande cale, ou au lieu de la diſtribution des vivres, ou à la ſoute aux poudres, &c.

Écoutillon. ſ. m. *Scuttle.* Petite écoutille, ou écoutille à petites dimenſions. L'uſage des écoutillons eſt pareil à celui des écoutilles.

Écrivain. ſ. m. Nom donné anciennement à des perſonnes, chargées par le gouvernement, à bord des vaiſſeaux, des fonctions adminiſtratives, qui ſont remplies aujourd'hui, ſous un autre nom, par des commis aux approviſionnemens. --- Ces perſonnes étant embarquées étoient titrées, d'écrivains de vaiſſeau, *purſers*, & à terre on les nommoit écrivains de la marine, parce qu'ils avoient un rang dans l'adminiſtration civile des ports du Roi. Voy. commis aux approviſionnemens.

Écubiers. ſ. m. *Hawſe holes.* Trous cylindriques, qui ſont percés preſque horiſontalement, dans la muraille d'un vaiſſeau qu'ils traverſent, & qui ſont placés auprès & de chaque côté de l'étrave, entre le premier & le ſecond pont. Tels ſont *u* & *i* (fig. 38, C.) --- Ils ſervent au paſſage des cables, qui attachés par un bout à l'anneau d'une ancre, entrent par ces trous dans le bâtiment, pour y être arrêtés ſur les montans des bittes. Un tel uſage fait que ces trous

ont

ont leur axe dirigé vers un des montans des bittes. — Le nom de ces trous ſert à diſtinguer, & les tampons avec leſquels ils ſont bouchés au beſoin, & les couſſins en bois ſur leſquels s'appuyent les cables à leur ſortie de ces trous, & les alonges dans l'épaiſſeur deſquelles ces trous ſont perçés, ainſi que leur collatérale, & la guirlande ou une ſorte piece de bois, qui croiſe à la hauteur de ces trous & l'étrave & l'alonge d'écubiers; de là vient qu'on connoît dans un bâtiment, des tampons, des couſſins, des alonges, & des guirlandes, d'écubiers.

Écueils. ſ. m. *Shelves.* Nom général, de toutes les parties du fond de la mer, qui s'élevent ſi près de la ſurface de l'eau, qu'un bâtiment ordinaire ne peut paſſer au-deſſus d'elles ſans les toucher, & par conſéquent ſans courir les riſques, ou d'échouer ou d'être endommagé, ou de périr.

Écuelle. ſ. f. *Saucer.* Plaque de fer ſur laquelle repoſe le pivot d'un cabeſtan de vaiſſeau, elle eſt placée au fond de la carlingne de ce cabeſtan & ſa forme concave lui a fait donner le nom d'écuelle.

Écume. ſ. f. Celle de la mer eſt une mouſſe blanche qui paroît à ſa ſurface, lorſque ſes lames ſe briſent contre quelque obſtacle, lorſqu'elles s'entrechoquent, leſquelles augmentent en grandeur par l'action du vent, ou lorſqu'elles ſe replient ſur elles-mêmes dans certaines circonſtances. — L'eau de mer, étant chargée de ſels neutres & terreux ainſi que de matieres extractives & bitumineuſes, devient écumeuſe par la plus petite agitation qu'elle éprouve.

Écumer. v. a. *To ſcour the ſea.* Écumer la mer, c'eſt exercer la piraterie, & ſe comporter comme le font à terre les voleurs de grand chemin.

Écumeur ſ. m. *Rover.* Voleur ſur mer. On donne également ce nom & aux hommes & aux bâtimens qui courent ſur des vaiſſeaux de toutes les nations, pour les arrêter & les piller.

Écusson. ſ. m. On nomme barre d'écuſſon, la barre la plus baſſe de toutes celles qui compoſent l'arcaſſe d'un vaiſſeau. — Quelquefois on donne le nom de barres d'écuſſon à toutes les barres de l'arcaſſe; & on nomme écuſſon *eſcutcheon* toute cette partie *cgd.* (fig. 60. c.) d'un vaiſſeau qui eſt compriſe entre les eſtains *ge & c. g.* — C'eſt d'après ces dénominations que ces ſortes pieces qui intérieurement croiſent en écharpe les couples extrêmes de l'arriere & les barres de l'arcaſſe (fig. 24, C.) ont reçu le nom de courbes d'écuſſon. — Ce nom d'ailleurs, paroît venir de ce que ſur la face extérieure de la poupe d'un vaiſſeau, on applique un cartouche ſur lequel eſt écrit le nom diſtinctif du bâtiment.

ÉGORGEOIR. ſ. m. *Spilling line.* Eſpece de cargue employée pour ſouſtraire, en partie & de la maniere la plus prompte, une voile à l'impulſion d'un vent conſidérable. — Qu'on imagine un cordage attaché par une extrêmité au milieu de la vergue d'un hunier, qui deſcend, en paſſant ſur la face antérieure de cette voile juſqu'à la hauteur des pattes de bouline ɀ, (fig. 59, M) & qui revient derriere cette voile pour ſe rendre au premier hauban de hune du côté oppoſé. Qu'on imagine un ſecond cordage qui ſuit le même cours dans un ſens contraire ? on jugera aiſément qu'en faiſant agir enſemble en même-temps ces deux cordages nommés égorgeoirs, ils doivent rapprocher les ralingues latérales de cette voile & diminuer ainſi dans le ſens de la largeur l'étendue de cette voile déployée. Faire une telle manœuvre, ce qui n'arrive que dans un cas preſſant, c'eſt ſerrer un hunier en chemiſe; c'eſt auſſi égorger un hunier.

ÉGORGER. v. a. On égorge un hunier déployé, en le pliant ſur lui-même dans le ſens de ſa hauteur; & on produit cet effet par le moyen des égorgeoirs. Cette maniere de le carguer eſt différente de celle qui conſiſte à employer les cargues ordinaires. Celles-ci retréciſſent la voile & l'élevent au près de la vergue, tandis que les égorgeoirs la rapprochent & la replient auprès du mât.

ÉGUILLOTS. ſ. m. *v.* Aiguillots.

ÉLAN. ſ. m. Mouvement ſubit de rotation horiſontale, d'un vaiſſeau qui animé d'une viteſſe progreſſive porte ſa proue tantôt à droite, tantôt, à gauche de la route ſur laquelle il eſt dirigé. C'eſt une eſpece d'écart momentané qui éloigne accidentellement un bâtiment de l'air de vent ſur lequel il doit courir. Les marins nomment ces écarts, des lans au lieu d'élans & ils veulent par ce mot exprimer que le bâtiment s'élance un moment au-delà de ſa route, pour y revenir enſuite, ſoit ſpontanément, ſoit par l'action du gouvernail. Ces élans, lorſqu'ils ſont multipliés & étendus, produiſent une grande incertitude & ſur la longueur & ſur la direction du chemin que fait un vaiſſeau, lorſqu'on veut les eſtimer ou les apprécier d'après des obſervations faites avec la bouſſole & le lok.

ÉLANCÉ. ſ. m. Nom des couples qui ſont dévoyés & qui ſont placés dans la partie de l'avant d'un vaiſſeau; *flaring.* Leurs branches, quoique perpendiculaires, à la quille ne ſont pas dans des plans paralleles à ceux des couples de levée. On voit (fig. 69, G) la projection ſur un plan horiſontal, de quelques couples de levée, en *mn*, *ef*, *ke* & celle de deux élancés en *pq*, & *sr.* Ils ſont établis dans un vaiſſeau entre les alonges d'écubiers & le couple extrême de l'avant; & ils différent encore des autres couples en ce que leurs deux branches ne ſont pas dans un ſeul & même plan, mais dans deux plans

également inclinés au plan diamétral du bâtiment. — Une telle diſpoſition a été imaginée, parce que le contour de la proue ſe courbant rapidement depuis *n* juſqu'en *o*, les pieces de bois qui forment cette partie de la muraille, auroient été trop tranchées ſur leur épaiſſeur, ſi elles avoient été établies parallélement aux alonges des couples de levée. En effet *n*, *r*, & *p* ſont des ſections horiſontales des branches d'un couple de levée & de deux élancés; & on voit que ſi *sr* projection de la branche d'un élancé eut été parallele à *mn*, alors l'angle *srn* eut été beaucoup plus obtus qu'en donnant à cette branche la poſition qui eſt indiquée dans cette figure. Il y auroit donc eu beaucoup plus de perte, & en bois & en force, dans la piece *r*, qu'en l'écartant du parallélíſme avec les alonges des autres couples. Cet avantage a paru aſſez grand & aſſez important pour faire établir & des élancés à l'avant & des dévoyés à l'arriere d'un bâtiment. — On dit d'un vaiſſeau qu'il a un avant élancé, lorſque la forme de cette partie eſt très-aigue & lorſque l'étrave a beaucoup d'élancement. V. ce mot.

Élancement. ſ. m. *Rake of the ſtem.* La ſaillie de l'extrêmité ſupérieure *e* de l'étrave (fig. 22, C) en avant du bout *d* de la quille, eſt nommée l'élancement de l'étrave. Cet élancement eſt meſuré ſur le prolongement de la face inférieure *od* de la quille & ſi on conſidere la fig. (23 C) dans laquelle, *oz* repréſente l'étrave d'un bâtiment, *oc* ſa quille & *zs* une perpendiculaire abaiſſée ſur le prolongement de *oc*, on reconnoîtra dans *os* ce qui eſt nommé l'élancement de l'étrave. — La grandeur de cet élancement varie ſuivant la grandeur des bâtimens & même dans les bâtimens, de même rang, ainſi que de même capacité. C'eſt pourquoi on dit d'un vaiſſeau comparativement à ceux qui ſont de mêmes dimenſions, qu'il a peu ou beaucoup d'élancement, *bluff headed ſhip, or flaring bow*, au lieu de dire que ſon étrave a peu ou beaucoup d'élancement. — C'eſt une grande queſtion dans l'architecture Navale, de ſavoir, ſi l'élancement eſt utile, & à quelle grandeur ſont attachés les avantages qu'il peut produire. On a préſenté des raiſons pour ſa ſuppreſſion totale ainſi que pour ſa conſervation, & les opinions ne ſont & ne reſteront partagées que par l'incertitude, des principes, ou des loix de la réſiſtance de l'eau. V. l'Art. de la marine.

Élevation. ſ. f. On donne le nom de plan d'élévation, à un des plans ſur leſquels ſont projetées les diverſes parties d'un bâtiment qu'on ſe propoſe de faire conſtruire. Ce plan n'eſt autre choſe que la repréſentation de ce bâtiment tel qu'il eſt vu, perpendiculairement à ſa longeur, & projeté ſur le plan diamétral qui paſſe par l'étrave, la quille & l'étambot. La fig. (1, P) eſt le plan d'élévation

d'un vaiſſeau de guerre, & tous les objets qu'elle préſente ſont ceux qui ordinairement ſont tracés ſur ces ſortes de plans. On y voit l'étrave, la quille, & l'étambot, dans toute leur étendue ainſi que ſous leur véritable forme. On y voit auſſi, les diſpoſitions des ponts, des faux-ponts, des gaillards, de la dunette; l'arrangement & la grandeur des ſabords; le lieu des couples, des mâts, des barres de l'arcaſſe, & des cabeſtans; la forme de la gorgere, la projection de l'éperon, la courbure longitudinale des préceintes ainſi que des rabattues; on reconnoît enfin beaucoup d'autres parties plus ou moins importantes d'un vaiſſeau, qui ſont projetées ſur ce même plan d'élévation. — Quelquefois la hauteur des façons eſt déſignée ſous le nom d'élévation des façons, mais cette derniere expreſſion eſt moins uſitée que la premiere & leur ſignification commune eſt expliquée aux mots façon & hauteur.

Élève. ſ. m. Titre des jeunes gens qui s'inſtruiſent, par ordre du gouvernement, pour remplir dignement un jour dans le ſervice de la marine royale, les fonctions d'officiers, de commiſſaires, d'ingénieurs, de chirurgiens, &c. — Il y a dans les ports du Roi, des éleves de la marine qui ſont la pépiniere des officiers de la marine; des éleves commiſſaires, des éleves ingénieurs-conſtructeurs, & des éleves ingénieurs des bâtimens civils, qui ſont deſtinés, après des études & de l'expérience, ou pour adminiſtrer de grands ports, ou pour exercer l'architecture navale & civile; il y a des éleves de port qui ſuivent & apprennent à diriger, les grands mouvemens des ports; il y a des éleves chirurgiens, qui dans les hôpitaux & ports, & ſur les vaiſſeaux, étudient l'art de la chirurgie, & ſuivent les traitemens des maladies des gens de mer pour devenir enſuite chirurgiens des armées navales, &c.

Élever. (s') v. n. On dit d'un vaiſſeau qu'il s'éleve dans le vent, lorſque, par des routes ſucceſſives & bien dirigées, il vient à ſe placer au vent des lieux dont il s'éloigne, ou lorſqu'il ſemble s'approcher de la ſource du vent, *to gain faſt to wind ward.* — Il s'éleve au vent d'un objet, *to ply, to be going on the wind*, lorſqu'après s'être trouvé ſous le vent à lui, ou plus éloigné que lui de l'origine du vent, il parvient à en être moins éloigné. — Il s'éleve d'une côte, en ſe plaçant par les mêmes manœuvres, au vent de tous les points de cette côte; *to be clawing off; to get off the land.* — Il s'éleve en latitude, lorſque par la route qu'il tient il s'approche du pole, élevé ſur ſon horiſon, lorſque ſa latitude augmente à meſure qu'il s'avance dans l'eſpace; *to gain faſt latitud inaly.* — Il s'éleve ſur les lames, lorſqu'obéiſſant à leur impulſion verticale, auſſitôt qu'il en eſt atteint ou abordé, il ſe laiſſe élever

à leur hauteur & ſe ſouſtrait ainſi à l'inondation qu'il éprouveroit néceſſairement s'il ne ſuivoit pas ces lames graduellement dans leur intumeſçence ; *to riſe eaſily upon the ſea.* La qualité de s'élever ſur les lames eſt très-avantageuſe aux bâtimens de mer, & elle ſemble dépendre non-ſeulement d'une forme égale dans leurs extrêmités mais auſſi de la légéreté de ces parties.

Élingue. ſ. f. *Sling.* Cordage dont on ceint un fardeau quelconque pour ſervir & aider à l'élever de ſa place & à le changer de lieu. — Ce cordage eſt quelquefois mis en double pour être employé, ou ſes deux bouts ſont épiſſés enſemble. — Quelquefois auſſi il porte à ſes extrêmités un croc de fer, & alors il n'entoure pas l'objet ; mais il ſert à élever des bariques, par exemple, en les accrochant par les deux bouts d'une de leurs douves ; *canhoos.* — Quelquefois enfin il eſt terminé par deux coſſes de fer ou par des œillets dans leſquels on le fait paſſer pour former une ceinture à une barique ou à tout autre fardeau qu'il s'agit de ſaiſir & d'élever. — C'eſt avec des élingues qu'on éleve, à bord des bâtimens, non ſeulement pluſieurs parties de leur cargaiſon, de leur mâture, mais auſſi leurs canons, leurs chaloupes, *ſtraps*, &c.

Élinguer. v. a. Faire uſage d'une élingue, & préparer ainſi un fardeau quelconque à être élevé à une hauteur déterminée. Voy. Élingue.

Élonger. v. a. Ce mot eſt quelquefois ſynonyme avec prolonger ; comme dans ces phraſes ; élonger un vaiſſeau, une côte, *to lay along ſide of a ſhip* ; *to coaſt round.* C'eſt l'étendre dans le ſens de ſa longueur, lorſqu'on dit élonger un cordage. C'eſt dans ce ſens qu'on élonge un cable, une tournevire, un grêlin, une auſſiere, une manœuvre, une touée, une bitture. — Dans la garniture, c'eſt-à-dire, dans l'atelier où ſont préparées diverſes parties du gréement des vaiſſeaux, on entend, par alonger un cordage, le tirer fortement dans le ſens de ſa longueur à l'aide d'un cabeſtan, afin de lui faire prendre d'avance à terre tout l'alongement à-peu-près, qu'il ſeroit ſuſceptible de recevoir à la mer par les efforts qu'il auroit à ſoutenir. On fait éprouver, ces tenſions préparatoires, aux étais, haubans, galhaubans, aux cordages deſtinés à devenir des eſtropes de poulies, ainſi qu'à tous ceux qui dans l'uſage peuvent recevoir une extenſion dangereuſe ou nuiſible. Ces efforts ſont ordinairement tels ou pouſſés à un degré tel, qu'ils doivent faire rompre la mêche de toute auſſiere à quatre torons.

Élongis. ſ. m. Dans l'art de la mâture, on donne ce nom à de longues barres de chêne, *treſtle trees*, qu'on place de chaque côté de la tête d'un mât ſur les jottereaux ; & dans le ſens de

la longueur du vaiſſeau où ce mât eſt établi. *cd* & la piece qui lui eſt parallele (fig. 24 , A.) ſont des élongis. On voit auſſi en *z* & *n* (fig. 16 & 17.) les élongis du grand mât & du mât d'artimon. — Ces barres ſont ainſi diſpoſées pour ſervir de baſe ou d'appui, ſoit à un mât ſupérieur , ſoit à la hune , ſi elles appartiennent à un bas-mât, & elles ſoutiennent de tels poids, concurremment avec deux autres barres qui les croiſent perpendiculairement, qui ſont nommées traverſins, & avec leſquelles elles ſont aſſemblées. Les mâts de hune , ont auſſi leur tête garnie de barres ſemblables pour ſupporter le poids des mâts de perroquet. — On nomme élongis , des pieces ſupplémentaires en bois , qui ſervent à alonger d'autres pieces , qui ſont inſuffiſantes dans leur longueur, pour l'emploi auquel elles ſont deſtinées. Il y a des élongis de quille, de préceintes, &c. C'eſt auſſi le nom qu'on donne quelquefois à des pieces de bois qui ſont placées longitudinalement à bord d'un vaiſſeau entre ſes deux gaillards à la même hauteur , c'eſt-à-dire en *ad* & *bc* (fig. 13. P.) Ces pieces nommées auſſi hiloires de paſſe-avant ſervent de baſe au plancher étroit nommé paſſe-avant , qui facilite la communication des gaillards *A* & *M*. — Enfin des marins qui alterent ſouvent ce nom , donnent aux objets indiqués , le nom de longis au lieu de celui d'élongis qui eſt plus généralement adopté.

EMBALLES. ſ. f. Nom de quelques vents périodiques qui regnent ſur la Méditerranée après le mois de Juillet.

EMBANQUER. v. n. *To come on a fiſhing bank* , arriver ſur un banc. On dit d'un vaiſſeau qu'il eſt embanqué, ſur-tout lorſqu'il eſt parvenu au-deſſus d'un banc ſur lequel on peut faire la pêche. — Les bâtimens qui ſont ſur le grand banc, ſont embanqués.

EMBARCADERE. ſ. m. On nomme ainſi ſur le rivage de la mer, un lieu qui offre un accès facile pour le débarquement des effets apportés de la mer par des bateaux, ou pour l'embarquement de ceux qui doivent être tranſportés par mer — Les canots peuvent venir ſe ranger au pied de ces embarcaderes ou débarcaderes & établir une libre communication de la terre avec des vaiſſeaux & réciproquement.

EMBARDÉE. ſ. f. *Yaw.* Mouvement de rotation qui eſt horiſontal & alternatif dans un vaiſſeau à l'ancre. La proue par l'effet de ce mouvement, eſt portée à droite ou à gauche de la direction du cable de l'ancre mouillée ; & la cauſe de ces changemens de poſition eſt ſouvent, ou le choc des lames, ou un courant conſidérable, ou l'oppoſition plus ou moins directe des vents & des courans. Lorſqu'un bâtiment prend ce mouvement, on dit qu'il donne ou

qu'il fait une embardée, *to yaw or sheer*; & s'il peut courir quelque danger par cette rotation, on veille l'embardée, c'eſt-à-dire qu'on la prévient ou qu'on l'arrête autant que les circonſtances l'exigent & le permettent.

EMBARDER. v. n. *To yaw or sheer.* Un vaiſſeau embarde lorſqu'il fait une embardée, ou lorſque ſa proue tournant horiſontalement autour d'un centre ſpontané de rotation, ſe porte à droite ou à gauche du cable de l'ancre qui retient le vaiſſeau dans un lieu fixe. Ce mouvement, qui eſt ordinairement l'effet de cauſes extérieures, eſt quelquefois produit à deſſein, à l'aide du gouvernail, ſuivant l'exigence des cas. Alors c'eſt le faire embarder, & pour indiquer de quel côté ſa proue s'eſt portée dans ces rotations alternatives, on dit qu'il embarde ſur tribord ou ſûr babord.

EMBARGO. ſ. m. *Embargo.* Défenſe faite, aux bâtimens qui ſont dans un port, d'en ſortir ſans permiſſion. Le Gouvernement les arrête ainſi ou pour les employer à ſon ſervice, ou pour s'emparer de leurs équipages lorſqu'ils deviennent néceſſaires à l'armement de vaiſſeaux de guerre, ou pour ſaiſir, par un commencement d'hoſtilités, les bâtimens ennemis qui peuvent ſe trouver dans le port au moment de l'embargo. Faire une telle arreſtation, c'eſt mettre embargo *to lay an embargo on shipping.*

EMBARQUATION. ſ. f. *Craft, boat.* Nom général de tous les petits bateaux, tels que chaloupes, canots, yoles, &c. qui ſervent, ou au paſſage, de rivieres, de bras de mer, &c. ou à tranſporter, ſoit à terre, ſoit à bord des vaiſſeaux, des effets, des hommes, des marchandiſes, des proviſions, &c. Quelquefois on donne le même nom à des bâtimens qui ont très-peu de grandeur, tels que des alleges, des barques de toute eſpece.

EMBARQUEMENT. ſ. m. *Imbarkment.* Action d'embarquer, ou de mettre à bord d'un vaiſſeau des objets qui étoient à terre, ou ſur l'eau. — L'embarquement des troupes eſt leur tranſlation de terre dans l'intérieur des bâtimens de mer. — L'embarquement des chaloupes & canots d'un vaiſſeau, eſt l'action de les élever de l'eau où ils étoient, pour les placer ſur le vaiſſeau de maniere qu'au beſoin ils puiſſent être lancés à la mer & ſervir ſuivant les circonſtances.

EMBARQUER. v. a. *To take in.* Mettre à bord ou dans l'intérieur d'un vaiſſeau. Si on porte, de terre ou d'ailleurs, dans un bâtiment, ſoit des vivres, ſoit des canons, ſoit des marchandiſes, ſoit des effets, ſoit même des perſonnes paſſageres, c'eſt les embarquer; *to ship goods, any perſons*, &c. — Si on met à bord des chaloupes & des canots pour le ſervice d'un vaiſſeau, c'eſt les embarquer,

to hoiſt the boats in. — Toute perſonne qui eſt dans un vaiſſeau, ou pour être tranſportée d'un lieu dans un autre, ou pour faire partie, de l'Etat-major, de l'Equipage, eſt dite être embarquée ſur ce vaiſſeau. De là vient que l'ordre ou l'invitation, de monter à bord d'un vaiſſeau ou d'entrer dans un canot, eſt donné ſans exception par cette interpellation laconique, embarque? *Come a board?* — Si une lame, s'éleve au-deſſus d'un bâtiment, & s'étend ſur ſes gaillards ou ſes ponts, on dit que le vaiſſeau a embarqué cette lame *to ship a heavy ſea.* — S'embarquer, c'eſt entrer dans un bâtiment, pour faire un voyage plus ou moins long. — Faire embarquer une perſonne, c'eſt la faire mettre à bord d'un vaiſſeau, ou par autorité ou par protection. — Se faire embarquer, c'eſt obtenir par des ſollicitations, d'être deſtiné à faire une campagne ſur un vaiſſeau, ou comme paſſager, ou comme faiſant partie, ſoit de l'Equipage, ſoit de l'Etat-major.

Embarrer. v. a. Garnir un cabeſtan, des barres ou des leviers qui ſervent à le faire tourner ſur lui-même. Ce mot eſt peu uſité.

Embauchée. ſ. f. Entrée journaliere des ouvriers dans un port du Roi, pour ſe diſtribuer dans les différens ateliers & chantiers. Leur retour au travail, après-midi, eſt auſſi nommé embauchée; comme leur ſortie du port, ou la ceſſation de leurs travaux eſt nommée débauchée.

Embelle. ſ. m. Partie d'un vaiſſeau compriſe entre les gaillards. C'eſt *m s b n* (fig. 1 P.)

Embossage. ſ. m. Action d'emboſſer un vaiſſeau ou une armée. V. emboſſer. Cependant la ſituation plus ou moins avantageuſe dans laquelle eſt préſenté un vaiſſeau emboſſé, eſt ſouvent nommée ſon emboſſage.

Embosser v. a. *To bring the broad ſide of a ſhip; to bear upon ſome fort*, &c. C'eſt placer un vaiſſeau dans une poſition différente de celle qu'il a étant mouillé, & telle, qu'il préſente le côté à un objet déterminé pour être ainſi dans un état offenſif ou défenſif. — Lorſqu'un vaiſſeau eſt à l'ancre, il n'eſt retenu que par ſa proue & il ſe range toujours ſur la direction de ſes cables, de ſorte que ſi l'objet déſigné, auquel il doit preſenter le flanc, c'eſt-à-dire le côté ou le travers, ſe trouve ſur toute autre ligne qu'une perpendiculaire à la longueur de ce bâtiment, il faut par des moyens particuliers l'amener à cette ſituation relative & néceſſaire. C'eſt à cet effet, qu'on fait paſſer un grêlin ou un fort cordage, par un ſabord de l'arriere, qu'on l'attache au cable qui tient à l'ancre mouillée, & qu'on agit avec ces amarres pour faire tourner le vaiſſeau autant que les circonſtances peuvent l'exiger. Lorſqu'il a

ainſi reçu une poſition convenable, il eſt emboſſé, ou il s'eſt emboſſé; & pendant qu'il fait cette manœuvre, il s'emboſſe. — Un vaiſſeau & une armée s'emboſſent, ou pour ſe défendre avec avantage de l'approche d'un ennemi, ſoit en le menaçant, ſoit en le combattant, avec tous les canons qui peuvent être rangés ſur le côté des vaiſſeaux; ou pour attaquer un fort & le canonner vivement avec toutes les pieces d'artillerie qu'on peut employer.

Embossure. ſ. f. *Spring.* Cordage qui ſert, & à emboſſer un vaiſſeau, & à le maintenir emboſſé. V. emboſſer. — Faire emboſſure, c'eſt exécuter l'opération qui tend à emboſſer un vaiſſeau: & mouiller avec emboſſure, c'eſt jeter à la mer une ancre à l'arganeau de laquelle on a d'avance attaché un cordage diſpoſé pour ſervir à emboſſer le bâtiment. — Quelquefois on fait emboſſure dans le ſeul deſſein de faire tourner la proue d'un vaiſſeau vers un certain côté au moment d'un appareillage ou d'un départ. C'eſt alors appareiller avec emboſſure.

Emboudinure. ſ. f. *Pudding.* Enveloppe de l'arganeau d'une ancre. On goudronne cet anneau, on l'entoure d'étoupe, & on le recouvre d'une limande ou d'une bande de toile. Enſuite, autour de cet anneau, on fait des tours preſſés & multipliés d'un cordage plus ou moins gros en les dirigeant plus ou moins obliquement à l'axe circulaire de l'épaiſſeur de l'anneau. Cette enveloppe ſépare ainſi du contact avec le fer de l'arganeau, le bout d'un cable qui y eſt attaché, & qui par conſéquent eſt préſervé & des effets de la rouille & de ceux d'un frottement rude & deſtructif.

Embouquement. ſ. m. Entrée, d'un canal, d'un détroit, ou d'un paſſage remplis par un bras de mer, & dirigés entre des terres & entre des iſles. Ce mot paroît ſynonime avec embouchure.

Embouquer. v. a. *To enter into a ſtreight.* Entrer dans un détroit, dans un canal, dans une paſſe étroite, qui des deux bouts communiquent à la mer. — C'eſt encore embouquer, lorſqu'un vaiſſeau s'avance pour traverſer un groupe d'iſles ou un archipel, en ſuivant un paſſage ou un chenal connu.

Embourder. v. a. Maintenir dans une ſituation droite, un vaiſſeau échoué, par le moyen de bequilles ou d'étançons placés ſur les côtés. Un vaiſſeau qui ne flotte plus, parce que la mer ſe retire, ou parce qu'il s'eſt échoué ſur un haut-fond, tend ſouvent à ſe renverſer ſur un bord ou ſur l'autre; & l'étayer latéralement, en employant où des mâts de hune, ou des vergues, ou d'autres appuis, c'eſt l'embourder.

Emerillon. ſ. m. On donne ce nom à un large & fort crochet que les mari[illegible] employent pour pêcher de gros poiſſons, *large fis-*

hing hook. — Quelques manœuvres telles que les driſſes ſont fixées par une de leurs extrêmités à l'aide d'un croc à émerillon ; & ce croc eſt deſtiné à ſe prêter à la rotation de ces cordages ſur eux-mêmes, ſi quelque cauſe tend à produire leur tortillement. C'eſt pour cet effet (fig. 16. M) que la branche droite du croc ou du crochet traverſe par un trou, la baſe d'une eſpece d'étrier en fer, au-deſſus de laquelle elle eſt retenue par un bouton qui la termine ; & l'étrier auquel le bout d'un cordage eſt attaché, peut tourner librement ſur lui-même, en tout ſens, quoique le croc ne change pas de poſition & ne ceſſe d'être accroché au même point fixe. — Dans les corderies des ports, chaque fileur a un émerillon dont il fait un fréquent uſage. C'eſt un petit crochet dont la branche droite traverſe un morceau de bois au-deſſus duquel elle eſt retenue par un bouton. Un tel crochet peut ainſi tourner à volonté autour de ſa branche droite. Le fileur s'en ſert lorſqu'il a fait un fil de la longueur de la corderie, & qu'il veut en recommencer un nouveau. Il attache le bout du fil qu'il vient d'achever, au crochet de ſon émerillon & laiſſe tourner le fil librement ſur lui-même, afin qu'il ne reçoive pas un nouveau tortillement, que la roue toujours agiſſante ne manqueroit pas de produire ſi ce bout étoit fixe ; & les choſes étant dans cet état, il s'avance vers la roue, & parcourt la corderie en tenant toujours le bout de ſon fil qui, détaché de la molette, s'étend ſur un dévidoir qu'on nomme touret.

EMMANCHER. v. n. *To enter in the channel.* Entrer dans la manche. Un vaiſſeau emmanche, lorſque revenant de la grande mer il entre dans le canal qui ſépare la France de l'Angleterre, & qui eſt nommé la manche. — Quelquefois l'uſage de ce mot eſt étendu plus loin & c'eſt emmancher que d'entrer dans un canal quelconque qui eſt rempli des eaux de la mer, ou qui forme la communication de deux mers.

EMMENAGEMENS. ſ. m. *Conveniences of a ship.* Diſpoſitions faites dans les vaiſſeaux ou pour des logemens, ou pour l'arrangement, ſoit des munitions de guerre, ſoit des vivres, ſoit des approviſionnemens de tout genre. C'eſt par des cloiſons, qu'on partage en différens compartimens néceſſaires, l'eſpace compris dans l'intérieur d'un vaiſſeau & au-deſſus & au-deſſous de ſes ponts. — La fig. (15. P) préſente les emménagemens de la calle ou ceux qu'on fait au-deſſous du faux pont. La fig. (14) ceux qui ſont ſur le faux pont. Les fig. (12 & 4) donnent une idée de ceux du premier pont. Dans les fig. (5 & 9) ſont tracés quelques emménagemens qu'on devoit faire ſous les gaillards & ſous la dunette, tels qu'ils

étoient preſcrits par la derniere ordonnance du Roi. Ces emménagemens prennent le nom de ſoutes, de calles, de foſſes, ſuivant leur ſituation dans l'intérieur d'un bâtiment. Voyez ſoute, foſſe, calle.

Empatement. ſ. m. Lorſque deux cordages ont leurs bouts réunis pour ne former qu'un ſeul & même cordage, par le moyen des extrêmités de leurs torons qui ſont enlacées enſemble, (fig. 71. M), l'étendue que cet enlacement embraſſe ſur la longueur du nouveau cordage, porte le nom d'empâtement. — Ce mot exprime auſſi l'action d'enlacer les bouts de ces cordages.

Empater. v. a. On réunit des cordages par leurs extrêmités, (fig. 71. M) en plaçant les torons ſéparés qui terminent un des cordages entre d'autres torons qui appartiennent à un ſecond cordage. C'eſt après les avoir ainſi interpoſés qu'ils ſont empâtés, & alors on procede à épiſſer enſemble les deux cordages. — On empâte des pieces de bois, en appliquant leurs extrêmités oppoſées l'une ſur l'autre, & en les réuniſſant ſolidement enſemble, la fig. (20 C) préſente deux pieces de bois empâtées. De même dans la fig. (8) la varangue *aouc* eſt empâtée avec le genou *df*; celui-ci l'eſt avec l'alonge *cg*, & cette alonge ainſi que les ſuivantes *fh*, *gi*, *hk*, *il*, *km* ſont auſſi empâtées deux à deux; *ſcarfed.*

Empature. ſ. f. *Scarf.* Lorſque deux pieces de bois ſont accollées l'une à l'autre, ſur une partie de leur longueur, les ſurfaces par leſquelles elles ſe touchent forment ce qu'on nomme leur empâture; & ſi ces ſurfaces ont quatre pieds en longueur, l'empâture eſt de cette étendue. — C'eſt par des empâtures que les pieces compoſantes, des couples de vaiſſeaux ſont réunies enſemble. — Entre les vaigres, ou entre les planches qui recouvrent longitudinalement la face intérieure de la muraille d'un vaiſſeau, il en eſt une qui eſt diſtinguée par le nom de vaigre d'empâture, parce que, dans ſon cours, elle paſſe par les extrêmités des varangues de tous les couples, ou par l'extrêmité de l'empâture de chaque varangue avec un genou correſpondant.

Empennelage. ſ. m. Aſſemblage de deux ancres inégales dont l'une eſt attachée, par un cordage court, à la croiſée d'une ancre plus conſidérable, qui tient à un cable par ſon arganeau. Quelques perſonnes entendent par ce mot la ſeule liaiſon de ces deux ancres. — Cet aſſemblage, repoſant ſur le fond de la mer, dans un mouillage, les deux ancres réuniſſent leurs efforts, pour maintenir dans une place déterminée un vaiſſeau qui chaſſeroit ou s'en éloigneroit ſi la plus groſſe ancre étoit ſeule employée à le retenir ou à détruire l'effet de l'action des lames, du vent, ou des courans.

Empennelle. ſ. f. On nomme, ancre d'empennelle, celle qui

dans un empennelage (V. ce mot) eſt, la plus petite & liée à la croiſée d'une groſſe ancre.

Empenneler. v. a. *To back an anchor.* C'eſt attacher, par un cordage court, l'arganeau d'une petite ancre, à la croiſée d'une ancre plus conſidérable, qui elle-même tient par ſon arganeau à un cable convenable. On a imaginé cette réunion pour empêcher la groſſe ancre de labourer le fond de la mer, lorſque le vaiſſeau qu'elle doit arrêter eſt ſollicité au mouvement par des forces extérieures & conſidérables. La petite ancre doit être mouillée en avant de la plus groſſe & ſur la direction du cable ; & par cette ſituation relative elle retarde, les mouvemens progreſſifs de l'ancre empennelée, parce qu'elle lui tranſmet la réſiſtance qu'elle éprouve particuliérement à fillonner le fond. Souvent cet aſſemblage des deux ancres eſt fait avant qu'elles ſoient jetées à la mer ou avant de mouiller ; ſouvent auſſi les circonſtances exigent qu'après avoir laiſſé tomber une ancre, on ait recours à un empellenage, & alors on entalingue le bout de l'orin de cette ancre avec l'arganeau d'une ancre à touer qu'on mouille en avant de la premiere. De ces deux manieres l'objet de l'empennelage eſt toujours rempli.

Emplanture. ſ. f. Lieu où eſt planté le pied d'un mât à bord d'un vaiſſeau. — On voit en *P* (fig. 47. C) l'emplanture du mât *M*, & la fig. (54) préſente, en *A*, l'ouverture où doit être reçu le pied d'un grand mât, ainſi que la carlingue de ce mât, ou toutes, les pieces de bois qui l'entourent pour aſſurer l'invariabilité de ſon pied après l'établiſſement des mâts implantés. — Dans les bateaux on donne le nom d'emplanture à une eſpece d'ouverture qu'on fait en plaçant quelques taquets les uns auprès des autres ſur leur carlingue, afin que le pied de leur mât puiſſe y être reçu, maintenu & déplacé à volonté.

Empointure. ſ. f. On donne ce nom, au coin ſupérieur d'une voile quadrangulaire, ou a l'extrêmité, du côté de cette voile qui eſt attachée à une vergue en divers points de ſa longueur. Dans les fig. (55, 59, 79, M.) les points *a* & *b* ſont le lieu des empointures de ces voiles. Là, la ralingue de tête *ab* s'enlace avec les ralingues latérales *ac* & *bd*, de maniere à former à chaque coin *a* ou *b* un œillet repréſenté (fig. 78.) qui ſert au paſſage des rabans, par leſquels ces coins ſont liés avec chaque bout de vergue. — Ces rabans, à cauſe de leur deſtination, & qu'on voit auſſi (fig. 78.) reçoivent, pour être diſtingués des autres rabans, le nom de rabans d'empointure.

En. Prépoſition, qui ſert à marquer divers rapports. Elle a dans quelques expreſſions, les ſignifications particulieres qu'on connoît gé-

néralement à d'autres prépoſitions, telles que dans, ſur, vers, avec, &c. voici pluſieurs uſages qu'on en fait communément, & leur explication eſt donnée aux différens mots avec leſquels cette prépoſition eſt jointe. On dit, être en mer, en rade, en appareillage, en avant, *fore ward* en arriere, *a ſtern*, en haut, en échiquier, en partance, en mouillage, en entrepont; mettre en travers, en panne, en batterie; filer en grand, en bande, en garant, en douceur; vaiſſeau en radoub, en carene, en armement, en chargement; être armé, en paix, en guerre, en marchandiſes, en flûte; ſe mettre en ordre, en ligne, en colonne, en terre, &c.

ENCABLURE. ſ. f. *Cable's length.* Longueur d'un cable, ou meſure de 120 braſſes. Cette longueur eſt employée par les marins, comme la toiſe & la lieue le ſont, pour meſurer les diſtances. C'eſt ainſi qu'on dit, d'un vaiſſeau, qui ſe trouve éloigné, du rivage, de deux ou trois fois 120 braſſes, qu'il eſt à 2 ou 3 encablures de terre; *to be within N cable's length of the ſhore.*

ENCAPER. v. n. *To embay.* Etre entre des caps, ou entre des pointes de terre qui s'avancent dans la mer, & qui terminent le contour d'un golfe plus ou moins profond. Un vaiſſeau en *a* (fig. 88, G.) peut-être dit encapé, parce qu'il eſt placé entre les extrêmités avancées *A* & *C*, de la petite baie *ABC*. — Cependant ce mot n'eſt employé que lorſqu'il eſt queſtion de golfes vaſtes & profonds.

ENCOLURE. ſ. f. *Cutting down.* La hauteur du milieu de chaque varangue au deſſus de la rablure de la quille, reçoit ce nom. On voit (fig. 89, C) une grande portion d'un couple, & ſa varangue *ac* qui étant en place comme dans la fig. (39, C) eſt jointe à la quille par l'entaille *nouq*; ainſi on peut juger d'après ces deux figures que le milieu du contour intérieur *ed* des varangues eſt toujours élevé au deſſus de la rablure de la quille, & cette hauteur eſt ce qu'on nomme leur encolure. — Elle eſt plus grande dans les couples dont les branches forment un angle plus petit, tels que ceux de l'avant & de l'arriere; & ſon nom ſert à diſtinguer, ſous celui de ligne d'encolure, une ligne courbe qu'on imagine, paſſer par le milieu du contour intérieur ou ſupérieur de chaque varangue miſe en place, & étendue de l'arriere à l'avant de la carcaſſe d'un bâtiment; *cutting down line.* — C'eſt en étendant la ſignification de ce mot qu'on donne à l'épaiſſeur qu'une barre ou une courbe peuvent avoir au point de jonction de leurs branches, le nom d'encolure de ces barres ou de ces courbes.

ENCOMBREMENT. ſ. m. *Incumbrance.* Un objet de grand encombrement, eſt celui qui occupe beaucoup d'eſpace relativement à ſon

poids ou qui eſt très-volumineux. Ce mot ſemble même exprimer particuliérement la ſupériorité de ſon volume ſur ſon propre poids, ou ſa légere peſanteur ſpécifique. — Lorſque de pareils objets compoſent le chargement d'un bâtiment, leur volume, occupe, embarraſſe, toute ſa capacité de maniere que le peu d'eſpace qui reſte pour les communications intérieures fait dire de ce vaiſſeau qu'il eſt encombré. Ainſi alors l'encombrement d'un vaiſſeau n'eſt que la gêne & l'embarras que produiſent tous les effets qui le rempliſſent & forment ſon chargement.

ENCOMBRER. v. a. On encombre un vaiſſeau en le chargeant complétement d'objets qui ont une petite peſanteur ſpécifique & qui obſtruent toutes les communications intérieures. Cet inconvénient eſt auſſi l'effet d'un défaut d'ordre ou d'arrangement entre les parties qui compoſent le chargement de ce bâtiment, & dans ce cas comme dans le premier, un vaiſſeau eſt toujours dit encombré.

ENCOQUER. v. a. C'eſt introduire ou faire paſſer, par exemple, le bout d'une vergue ou dans des cercles de bout-dehors; ou dans les œillets, des eſtropes de certaines poulies; ou dans ceux qui terminent quelques manœuvres. Quelquefois, au lieu de ce verbe, on emploie dans le même ſens, celui de capeler.

ENCOQURE. ſ. m. Action d'encoquer, ou d'introduire en partie un objet, dans un anneau, qui s'y trouve alors engagé & retenu.

ENCOUTURÉ. adj. Tel eſt un bâtiment dont les bordages, ou les planches qui le recouvrent extérieurement, chevauchent un peu l'un ſur l'autre, comme dans l'opération de border à clin. V. ce mot.

ENDENTEMENT. ſ. m. Engrenage. Une piece de bois a-t-elle une de ſes faces appliquée ſur une face d'une autre piece? Et des adents ſaillans & rentrans empêchent-ils ces deux faces réunies de gliſſer l'une ſur l'autre? Alors il y a endentement entre ces deux pieces. — Dans les évolutions navales, il en eſt qu'on dit être faites par endentement, parce que l'armée paſſant d'un ordre à un nouvel ordre, ſur une ligne donnée, ſes vaiſſeaux qui partent de divers points, viennent ſe placer les uns entre les autres, au lieu de ſe ranger comme dans pluſieurs évolutions, les uns à la ſuite des autres.

ENDENTER. v. a. Réunir des pieces de bois de maniere que non-ſeulement elles ſe touchent par quelque face, mais auſſi qu'elles ſe pénetrent réciproquement par des adents, ou par des dents ſaillantes. Après une telle jonction, ces pieces ne peuvent plus gliſſer l'une ſur l'autre. Telles ſont les pieces compoſantes & des mâts & des vergues, qui ſont repréſentées fig. (9, 11, & 15, A.) — On voit divers adents & de forme différente dans les fig. (10, 13, 14, 17, 65, &c. C.) & les pieces qui en ſont armées ſont deſti-

nées à être endentées avec d'autres pieces travaillées & préparées convenablement.

Énerver v. a. Dans l'atelier, des peigneurs de chanvre, ou dans les corderies des ports; on dit du chanvre qu'il eſt énervé lorſque ſes fibres ſont déchirées par les dents des peignes, au lieu d'être refendues, comme elles doivent l'être dans le ſens de leur longueur. Dans cet état elles ne ſont plus propres à compoſer les forts cordages auxquels elles auroient été deſtinées par un travail plus perfectionné; & le chanvre paſſe alors pour être affoibli, c'eſt-à-dire, énervé, ſuivant l'expreſſion énergique des marins.

Enfilade. ſ. f. Eſſuyer une enfilade à bord d'un vaiſſeau, c'eſt recevoir des boulets qui ſont dirigés de l'avant à l'arriere ou réciproquement. --- Un vaiſſeau qui veut attaquer ou ſe défendre avec avantage, ne néglige jamais de tirer des coups d'enfilade, lorſque ſa poſition lui permet de diriger des boulets qui paroiſſent devoir parcourir dans toute leur longueur, les gaillards ou les ponts d'un bâtiment ennemi.

Enfiler. v. a. *To rake or enfilade a ship.* Tirer des coups de canon ſur un vaiſſeau, dans le ſens de ſa longueur. De tels boulets qui parcourent un bâtiment dans toute ſon étendue, y cauſent ſouvent les accidens les plus funeſtes & les dommages les plus conſidérables. Un vaiſſeau ne peut donner à ſon ennemi une volée plus propre à décider un combat, qu'en la lui tirant par l'avant ou par l'arriere. Dans un tel choc, le vaiſſeau attaqué eſt enfilé; il peut l'être par l'avant comme par l'arriere, *to enfilade on the head or the ſtern*, & ſi les boulets le parcourent depuis la proue juſqu'à la poupe, il eſt enfilé de l'avant à l'arriere, *to enfilade fore and aft.*

Enflechures. ſ. f. *Ratlings.* Echelons en cordes. Il y en a de placés entre les divers haubans de chaque mât, & ils forment des eſpeces d'échelles par leſquelles on peut monter d'un vaiſſeau juſqu'au ſommet de ſes mâts. Les cordes qui ſont employées pour faire ces enflechures, ſont des quaranteniers attachés par une demi-clef à chaque hauban. On peut diſtinguer aiſément (fig. 1 A) les enflechures du vaiſſeau repréſenté, en conſidérant les lignes multipliées & horiſontales qui croiſent ſes haubans à diverſes hauteurs. Travailler à ces échelles, c'eſt faire les enflechures, & monter par leur moyen au haut des mâts, c'eſt monter par les enflechures des haubans.

Engagement. ſ. m. *Engagement.* Un combat entre deux vaiſſeaux, reçoit aſſez généralement cette dénomination. --- On nomme auſſi engagement, l'obligation que contracte un matelot de ſervir ſur un

vaiſſeau marchand, ſous des conditions déterminées relatives à ſon ſalaire, & en déſignant le genre & la longueur de la campagne.

ENGAGER. v. a. Ce mot eſt employé avec des acceptions bien différentes ſuivant les circonſtances. — Des hommes de mer s'engagent en s'enrôlant pour faire tel ſervice, ſur un bâtiment déſigné, pendant une campagne propoſée & ſous des conditions convenues. — Engager un combat naval, c'eſt le commencer lorſqu'il n'eſt queſtion que de deux vaiſſeaux qui s'attaquent; mais ſi ces vaiſſeaux ſont partie de deux armées navales, & que leur choc particulier commence & entraîne une mêlée générale, alors ils engagent l'action & donnent occaſion de faire combattre les armées entieres; *to engage the ennemy ship to ship.* — On dit d'un vaiſſeau ſous voiles qu'il s'engage ou qu'il eſt engagé, *water lodged ship*, lorſque chargé par un grain, ou ſurpris par une riſée, par le changement de direction d'un vent violent, il plie ſous l'effort de ſes voiles, & s'incline juſqu'à courir le danger de chavirer ou de ſe renverſer entiérement. — Un vaiſſeau qui ſe trouve tranſporté parmi des rochers & des haut-fonds, eſt engagé dans une route qui eſt dangereuſe à ſuivre. — Un cable s'engage avec ſon ancre, lorſque, traînant ſur le fond de la mer dans les divers mouvemens de rotation du vaiſſeau qu'il ſert à retenir, il vient à paſſer & faire un tour ſous la patte de cette ancre. — Un cordage eſt engagé, *foul rope*; lorſqu'embarraſſé ou retenu par des objets environnans, il ne peut librement paſſer dans des poulies & ſuivre le mouvement ou la direction qu'on veut lui donner. — De même les parties de la charge d'un vaiſſeau qui ſont placées avec ordre dans la cale, ou qui ſont arrimées, ſont dites engagées, lorſqu'elles ſont recouvertes par des effets quelconques qui rendent difficile leur approche, & embarraſſante la recherche qu'on peut en faire. Les choſes étant en cet état, on dit que l'arrimage eſt engagé. — C'eſt en étendant la même ſignification, qu'on ſe ſert de ce mot, pour exprimer l'état d'un vaiſſeau, qui pouſſé ſur une côte, ou par le mauvais temps, ou par les courans, ou par des erreurs d'eſtime, eſt menacé du dernier danger. Dans cette ſituation critique, où des pointes de terre, des rochers, ou les contours de la côte, gênent ſa marche & l'empêchent de prolonger la ſeule route que les circonſtances lui permettent de faire, ce vaiſſeau eſt engagé à la côte.

ENGOURDI. adj. Tel eſt un bâtiment, (ſuivant une expreſſion qui eſt particuliere à quelques marins), qui, au milieu d'une groſſe mer, ne peut prendre toute la viteſſe qui lui ſeroit communiquée dans une belle mer. Les lames, retardent étrangement ſa marche, &

& avec d'autant plus d'effet qu'il s'en laiſſe envelopper davantage ou qu'il s'éleve moins aiſément avec elles.

ENGRAVER. v. a. Lorſque les premieres bariques qui ſont placées dans la cale d'un vaiſſeau, ont leur ventre enfoncé profondément dans le lit de pierres qui eſt établi comme leſt dans le fond de cette cale, on dit que ces bariques ſont engravées. Elles ſont alors maintenues & aſſujetties dans la place fixe qu'on leur aſſigne, par ce leſt qui les entoure en partie, & c'eſt par cette poſition qu'elles contribuent auſſi ſuivant leur poids à abaiſſer le centre de gravité de tout le bâtiment pour ajouter à ſa ſtabilité.

ENGRENAGE. ſ. m. Arrangement de bariques, par lequel elles ſont diſpoſées dans la cale d'un vaiſſeau les unes au-deſſus des autres, & les ſupérieures dans l'intervalle des inférieures.

ENGRENER. v. a. Les pompes des vaiſſeaux ne ſont pas aſſez parfaites pour qu'on y produiſe le vuide ſans aucune préparation, & cette préparation conſiſte à y jeter de l'eau par leur partie ſupérieure afin que les cuirs ramolis, & renflés par cette humectation rempliſſent mieux tous les paſſages qui permettroient à l'air extérieur de s'y introduire. Faire cette injection, c'eſt engrener une pompe, *to fetch the pump*; Et c'eſt lorſqu'elle eſt faite qu'on fait jouer le piſton avec un ſuccès preſque toujours aſſuré, quand la pompe eſt bonne.

ENHUCHER. v. a. Lorſqu'un vaiſſeau a des œuvres mortes qui s'élevent au-deſſus de l'eau à une trop grande hauteur, il eſt enhuché *moon shered ship*. Quelquefois ſon arriere ſeul eſt enhuché, parce que ſeul il a une élévation exceſſive; quelquefois auſſi un vaiſſeau eſt enhuché de l'avant, particuliérement. — Les conſtructeurs inſtruits ont l'attention de ne pas enhucher les bâtimens qu'ils bâtiſſent, parce que les grandes ſurfaces que de tels bâtiment préſentent ſans ceſſe à l'impulſion du vent régnant, occaſionnent beaucoup d'effets qui troublent leur marche ou leurs évolutions.

ENJALER. v. a. Garnir d'un jas l'extrêmité de la verge d'une ancre, *to ſtock an anchor*. On voit (fig. 70, M.) en *ab* le jas de l'ancre *c u i*. Il eſt formé de deux pieces de bois parfaitement égales, & qui ſont repréſentées ſéparément (fig. 19, M.). Pour enjaler une ancre, on réunit ces deux pieces l'une à l'autre en plaçant entr'elles & au milieu de leur longueur, dans des mortaiſes qui y ſont pratiquées, l'extrêmité *c* de la vergue *c n* qui eſt armée de deux tenons collatéraux. Les choſes étant ainſi diſpoſées on lie enſemble & étroitement les pieces du jas, par des

liens de fer placés ſur divers points de leur longueur, & l'ancre eſt enjalée après cette opération ; ou elle eſt garnie d'un jas qui eſt perpendiculaire au plan de ſa croiſée *ui*.

ENJONQUER. v. a. C'eſt avec des cordes de jonc, ſerrer ſur une vergue les plis d'une voile carguée. Cet uſage n'eſt adopté que ſur quelques bâtimens, dans certaines mers.

ENLIGNER. v. a. Ce verbe eſt ſynonime avec aligner ; c'eſt ranger ſur une même ligne. Cependant les hommes de mer diſent également que des points ſont enlignés, lorſqu'ils ſont partie d'une ligne droite & même d'une ligne courbe déterminée. C'eſt dans ce ſens qu'ils diſent, enligner des ponts, des gaillards, des préceintes, des rabattues, & des pieces de bois quelconques. — Enligner une piece de bois, c'eſt applanir ſes faces.

ENLIOUBER. v. a. Si une piece de bois, a une extrêmité terminée en coin, & qu'elle ſoit introduite dans le bout d'une autre piece qui lui préſente une gueule de loup, cette ſeconde piece enlioube la premiere, & forme ainſi avec elle un ſeul & même tout dont les parties ſont d'ailleurs liées enſemble avec ſoin. L'entaille que préſente la ſeconde piece porte, à cauſe de ſa forme, le nom de lioube. — C'eſt ainſi qu'on ente une piece de mât au bout d'une autre.

ENMANCHER. v. n. Entrer dans un canal nommé manche. Un vaiſſeau qui paſſe de la grande mer, dans la manche, enmanche, & lorſqu'il eſt entré ou dans celle-ci ou dans celle de Briſtol, ou dans un autre détroit, il eſt enmanché.

ENRÔLER. v. a. Tout homme qui veut exercer, à bord de toute eſpece de bâtimens françois la profeſſion de matelot, eſt obligé de s'engager à ſervir ſuivant ſon tour, ſur les vaiſſeaux du Roi, lorſque le beſoin du gouvernement l'exigera. En conſéquence il s'inſcrit ſur le rôle des claſſes, & par cette inſcription il eſt enrôlé. C'eſt un engagement qui ne peut plus être rompu que dans certains cas, & ſi des matelots peuvent s'engager avec un capitaine particulier pour une campagne, ils ſont enrôlés avec le Roi ou la Nation, pour tout le temps qu'il doivent exercer le métier de la mer.

ENSEIGNE. ſ. m. Titre diſtinctif qu'on donnoit, avant la derniere Ordonnance, aux officiers de la marine, dont le rang étoit immédiatement inférieur à celui des lieutenans de vaiſſeaux. — Parmi les officiers de port, on nommoit auſſi enſeigne de port ceux qui étoient d'un grade moins élevé que celui des lieutenans de port. — Le mot enſeigne étoit autrefois employé pour exprimer ce que nous nommons aujourd'hui généralement, pavillon *enſign* ; de là vient que le petit mât qui eſt planté ſur le couron-

nement de la poupe d'un vaiſſeau pour ſervir à déployer le pavillon ; porte encore le nom de bâton d'enſeigne. (fig. de la Pl., V.) Voyez Bâton. Il eût été à deſirer cependant que ce mot ne fut pas tombé en deſſuétude, & qu'il eût été conſervé pour diſtinguer particuliérement le pavillon qu'un vaiſſeau porte ſur ſa poupe, parce que ce pavillon eſt national, c'eſt-à-dire, celui qui déſigne la nation, à laquelle appartient & le vaiſſeau & les hommes qui le conduiſent, pour laquelle il eſt armé, & pour laquelle il combat. Le nom d'enſeigne devroit donc être le nom caractériſtique du pavillon de poupe, parce que ſeul il ſert à faire reconnoître le vaiſſeau qui le porte déployé ſur ſa poupe, & ce nom doit lui être rendu.

Ensemble. adv. *Together.* C'eſt en prononçant ce mot connu ; enſemble ? qu'on commande à des hommes, qui doivent concourir pour produire un même effet, d'exercer leurs efforts dans un même inſtant. — On donne ſouvent cet ordre par ce ſeul mot, & l'expreſſion, nâge enſemble ? eſt adreſſée ordinairement aux rameurs d'un canot, d'une chaloupe, ou d'une embarquation quelconque.

Entalinguer. v. a. Paſſer le bout d'un cable dans l'arganeau *c* d'une ancre (fig. 70, M.) & l'attacher ſur lui-même comme on le voit en *s*, c'eſt entalinguer un cable. *To bend a cable.* C'eſt pour exprimer une opération ſemblable qu'on dit entalinguer un grêlin, &c. Il y a diverſes manieres d'entalinguer. Voyez Entalingure.

Entalingure. ſ. f. *Clinch.* Liure du bout, d'un cable, ou d'un grêlin, ou d'un orin, avec une ancre, ou un grapin, ou une bouée. — On voit en *sc* l'entalingure d'un gros cable (fig. 70, M.) *clinch of a cable* ; le bout de ce cordage paſſe dans l'arganeau *c* de l'ancre, enſuite il fait des tours ſur lui-même, au-deſſus & près de cet arganeau, & ces tours ſont attachés en pluſieurs points ſur le cable, afin que celui-ci, malgré les plus grands efforts, ne puiſſe pas ſortir de l'arganeau. — Les grêlins & auſſieres ſont entalinguées à de petites ancres en faiſant paſſer & repaſſer dans l'arganeau leur bout qui eſt enſuite attaché ſolidement ſur lui-même ; telle eſt l'entalingure des grêlins, *clinh of a cablet.* — On entalingue un orin à une ancre mouillée pour qu'il ſerve à la dégager du fond, en la ſoulevant de la place où ſa patte eſt enfoncée, c'eſt pourquoi l'entalingure de l'orin eſt faite ſur la croiſée *n* de l'ancre (fig. 70, 110, M.) (fig. 7, V.) *clinch of a buoy rope to it's anchor.* — Le même orin eſt auſſi entalingué à une bouée, afin que cette bouée qui eſt un corps flottant & propre à ſoutenir l'orin dans une poſition preſque verticale, ſerve toujours à indiquer le lieu du fond de la mer où repoſe l'ancre à laquelle l'orin eſt attaché. Cette entalingure d'un orin à une bouée, *clinch of a buoy rape to it's buoy*, eſt faite par le moyen

d'un cordage qui lie enſemble & ſerre étroitement les œillets qui ſont au bout de la bouée & de l'orin. — L'entalingure d'un grapin, *clinch of a grapling*, tel que celui qui eſt repréſenté (fig. 67, M.) eſt auſſi la liure d'un cordage à ſon argaueau.

ENTER. v. a. Joindre deux pieces de bois, en les mettant l'une au bout de l'autre & en aſſemblant leurs extrêmités par le moyen d'entailles & d'adents. On ente une piece de mâture ſur une autre, dans la même direction, pour en compoſer un mât dont la longueur ne peut être fournie, par aucune de ces pieces ſéparément, mais par ces pieces réunies.

ENTRAVERSER. v. a. Mettre un vaiſſeau en travers relativement à un objet quelconque, c'eſt-à-dire, le faire préſenter de côté à cet objet. Un vaiſſeau de guerre, qu'on veut employer à canonner un fort, doit être néceſſairement entraverſé, ou doit être placé de maniere que toutes ſes batteries puiſſent être dirigées ſur ce fort; c'eſt pourquoi par le moyen d'une emboſſure, s'il n'a pas cette poſition, on la lui donne facilement & on la fait varier à volonté. — Un vaiſſeau qui fait une telle manœuvre, s'entraverſe.

ENTRE. Prépoſition de lieu, qui eſt employée dans des expreſſions particulieres aux marins. — Lorſqu'un vaiſſeau eſt en mer, & que le vent vient de l'arriere directement, les amures des baſſes voiles ne ſont pas employées, & les ſeules écoutes ſervent à tranſmettre à ce vaiſſeau l'action du vent, ſur ſes voiles dont le plan eſt alors perpendiculaire au plan diamétral; c'eſt pourquoi on dit, dans cette poſition, que ce vaiſſeau a le vent entre deux écoutes. — Il eſt entre deux feux, lorſqu'il eſt combattu, de chaque côté, par un vaiſſeau ennemi. — Il eſt enfin entre vent & marée, lorſque le vent & la marée, agiſſant ſur lui dans des directions diamétralement oppoſées, il préſente ſes deux flancs à leur impulſion.

ENTRE-DEUX. ſ. m. Dans un vaiſſeau tel que *bi* (fig. 13, P.), il y a un intervalle *abcd* qui ſépare le gaillard de l'avant de celui de l'arriere, & qui eſt un eſpace vuide; quelques marins le diſtinguent ſous le nom d'entre-deux des gaillards, *waiſt*. — Sur une mer agitée, & par un vent fait, on voit les lames ſe propager réguliérement & ſe ſuivre à des diſtances déterminées, ſur la direction du vent régnant; de ſorte que *n b*, (figure 5, G.) étant cette direction, une premiere lame *a b r*, en précede toujours une ſeconde *m n o a* qui elle-même en précede une troiſieme, & ainſi de ſuite juſqu'à l'origine du vent. Dans cet ordre naturel des lames, on nomme entre-deux des lames, *trough*, quoique peu généralement l'intervalle *b a n*, ou le vuide qu'elles laiſſent entr'elles dans leur

propagation uniforme ; & ce vuide eſt toujours bien marqué ; & bien conſidérable lorſque les lames s'élevent ſans obſtacle à une grande hauteur, en s'engendrant les unes par les autres.

Entrée. ſ. f. Lieu par lequel on entre. Les ports, les rades, les baies, &c. ont une entrée, qui eſt le lieu par lequel un vaiſſeau peut paſſer, & ce lieu n'eſt pas toujours proportionné a l'étendue ou à la grandeur de l'ouverture préſentée du côté de la mer. Dans ces ouvertures, il n'y a ſouvent qu'un paſſage étroit qu'il faut ſuivre, & dont on ne peut s'écarter ſans danger ; alors ce paſſage qui ſe prolonge & dans l'ouverture & dans l'intérieur d'une baie, d'une rade, ou d'un port, eſt proprement leur entrée. Ce paſſage ne peut donc être ſuivi par un vaiſſeau ſans des indications particulieres, c'eſt pourquoi il faut pour entrer dans certains ports, & certaines rivieres, ou avoir un homme expérimenté, c'eſt-à-dire un pilote pour conduire un vaiſſeau, ou connoitre par les relations des navigateurs, les routes ſucceſſives qu'il doit faire, ainſi que les airs de vent ſur leſquels on doit gouverner, pour arriver à l'entrée de ces lieux & pour parvenir à s'y introduire ſans courir aucun riſque.

Entremise. ſ. f. Pieces de bois qui ſont établies, dans un vaiſſeau, entre d'autres pieces, pour les maintenir dans leurs diſtances reſpectives ou dans d'autres vues. Par exemple, (Fig. 12, P.) il y a des entremiſes *carlings* placées entre tous les baux d'un pont ; & de chaque côté de ce pont elles forment deux rangs qui ſont placées directement ſous les hiloires qui les recouvrent. — Ces pieces, pour remplir leur deſtination, & pour être déplacées à volonté, ſont taillées en biſeau aux deux bouts, comme on le voit (fig. 76, C.) & les extrêmités de chaque entremiſe telle que *c*, portent ſur deux baux voiſins *b* & *a* à la direction deſquels elle eſt perpendiculaire. Les hiloires qui ſont partie du plancher d'un pont étant placées enſuite au-deſſus de ces entremiſes, les contiennent dans le lieu où elles ont été établies, & les font contribuer à la ſolidité du pont. — De telles entremiſes ſont auſſi introduites entre les extrêmités des baux & accolées à la muraille d'un vaiſſeau pour aſſujettir ces mêmes extrêmités. — Enfin, on donne auſſi le nom d'entremiſes aux pieces de bois qui bordent les écoutilles d'un pont de vaiſſeau. Elles ſont repréſentées ſur un côté des écoutilles *c*, *e*, *f*, *k*, &c. (fig. 12, P.)

Entrepont. ſ. m. *Between deck.* Intervalle qui ſépare deux ponts dans un vaiſſeau. — La fig. (1, P.) préſente deux rangs de ſabords qui s'étendent dans toute la longueur d'un vaiſſeau de 74 canons & les canons de ces deux batteries ſont portés ſur deux planchers ou

deux ponts qui ont à-peu-près, entr'eux, la même diſtance qu'on remarque entre les deux rangs de ſabords. C'eſt dans cet eſpace qui a une hauteur de cinq à ſix pieds, dans un vaiſſeau de guerre, que les canons montés ſur leurs affûts, ſont mis en batterie pour ſervir au beſoin, avec tous leurs agrès & aparaux : c'eſt auſſi dans cet eſpace que l'équipage eſt logé, & fait le ſervice de l'artillerie dans un combat. On voit (fig. 22. C) dans l'eſpace *y v x o H f B*, une portion extrême de l'entrepont d'un vaiſſeau à deux ponts, préſenté ſuivant ſa longueur ; & la fig. (53. C) fait connoître dans *u x y u*, cet entrepont vu ſur ſa longueur au milieu du vaiſſeau. — L'eſpace qui ſépare le faux-pont *y ɀ* (fig. 1 P) du premier pont *u ſ 6 7 x* eſt nommé auſſi entrepont dans les frégates & les flûtes, mais ſa hauteur *y n* (fig. 22. C) n'eſt pas auſſi conſidérable que celle de l'intervalle de deux ponts à batterie. La deſtination du faux pont n'exige pas de ſi hautes dimenſions.

ENTREPOT. ſ. m. Port privilégié, où peuvent être dépoſées des marchandiſes qui doivent être tranſportées dans des colonies ou des comptoirs, & qui ſans cette deſtination ſeroient ſoumiſes à certains droits royaux. On nomme auſſi entrepôt les ports excluſifs où ſont raſſemblées des marchandiſes, importées par mer dans le royaume. — Une compagnie de commerce nomme auſſi entrepôt le lieu qu'elle choiſit pour réunir tous les objets dont elle propoſe la vente, ou ceux qui ſont néceſſaires pour ſes projets & ſes armemens.

ENTRER. v. n. Paſſer de la mer, dans une riviere, un port, une rade, &c. *To go into port, to put into a port.* — On dit du flux, qu'il entre un vaiſſeau, pour exprimer que cette intumeſcence de la mer en s'étendant dans l'intérieur d'un port y entraîne avec lui, le vaiſſeau qu'il porte flottant. Lorſque ce mouvement périodique de la mer commence à ſe faire ſentir à l'entrée d'un havre ou d'une baie, &c. on dit que le flot entre. — Introduire un vaiſſeau dans un baſſin, pour y être tenu à ſec & réparé s'il eſt néceſſaire, c'eſt l'entrer dans ce baſſin ; *to dock a ship.*

ENTRE-SABORDS. ſ. m. *Intervalls between the ports.* Morceaux de planches ou de bordages dont on recouvre la muraille d'un vaiſſeau, dans l'intervalle qui ſépare les ſabords d'une batterie. On voit (fig. 1, P.) ces intervalles qui ſont auſſi repréſentés (fig. 1, A.) & on peut juger de la grandeur & de la poſition de ces bouts de planches qu'on nomme entre-ſabords.

ENTRE-TOISES. ſ. f. On donne ce nom, & aux pieces de bois qui ſont placées tranſverſalement dans l'intérieur des affûts, *tranſoms of a gun carriage*, & à d'autres pieces telles que celles qui croiſent les bigues ou l'aſſemblage des bigues, dans une machine à mâter. (Fig. 86, M.)

ENVERGUER. v. a. *To bend the ſails to yards.* C'eſt lacer le côté d'une voile (fig. 78, M.) avec la vergue qui eſt deſtinée à la porter & ſur laquelle elle doit être repliée lorſqu'elle ne doit pas être expoſée à l'action du vent. On voit ici une portion ou le coin d'une voile, qui eſt attachée lâchement au bout d'une vergue, pour faire connoître la maniere dont la voile entiere eſt enverguée, comme en *ab* (fig. 79.). Pour faire cette opération, des cordages nommés rabans d'envergure ſont introduits dans un très-grand nombre d'œillets qui ſont percés dans le côté *ab* nommé têtiere de la voile ; d'autres cordages diſtingués des premiers ſous le nom de rabans d'empointure & de croiſure, ſont auſſi paſſés dans les œillets formés aux deux coins *a* & *b* de chaque voile, & enſuite en leur faiſant embraſſer la vergue (fig. 78) en les ſerrant étroitement ſur elle, la voile eſt enverguée.

ENVERGURE. ſ. f. Longueur de ce côté d'une voile, qui eſt lacé avec une vergue. C'eſt *ab* (fig. 79, M.) dans un perroquet de fougue ; & c'eſt encore *ab* (fig. 55, 69, &c.) dans une grand-voile, un hunier, &c. *bending of ſails ; ſquare of a ſail.* — Lorſque cette longueur, dans les baſſes voiles d'un vaiſſeau (fig. 33 & 55, M.) eſt conſidérable, ou lorſque celle de leurs vergues, *length of the yards*, eſt très-grande, le vaiſſeau qui les porte, eſt dit avoir beaucoup d'envergure. On dit auſſi de telles voiles qu'elles ſont de grande envergure *ſail that is very ſquare.*

ENVOYER. v. a. Dans le langage des canonniers de mer, c'eſt envoyer, que de tirer des canons chargés à boulets ou à mitrailles. Dans le même ſens on dit, envoyer une bordée ou ſa bordée, ou pluſieurs bordées. — Dans l'art de la manœuvre, envoyer, *a lee*, c'eſt mettre ſous le vent la barre du gouvernail, dans un vaiſſeau à la voile, pour commencer à le faire virer vent devant. (Voyez Virer.)

ÉPARS ſ. m. Nom donné par les marins, à certains éclairs qui ne ſe propagent pas en ſerpentant & qui ne ſont pas ſuivis de coups de tonnerre. Tels ſont ceux qu'on remarque à l'horiſon, à la fin de quelques jours chauds de l'été.

ÉPATEMENT. ſ. m. ouverture de l'angle que des haubans forment avec le mât qu'ils étayent, ou maintiennent dans une poſition verticale. Cet écartement des haubans, à l'égard de leur mât reſpectif dont ils embraſſent la tête, eſt ſenſible fig. (1, M) & plus il eſt grand, ou plus les haubans ſont épatés, plus auſſi la ſolidité, ou la ſtabilité de la mâture eſt augmentée. La grandeur de l'épatement dépend de la hauteur des mâts & de leur diſtance à l'extrêmité inférieure de leurs haubans.

Épave. ſ. f. *wreck*. On donne ce nom à toutes les choſes qui ſont abandonnées à la mer, ou qu'elle rejette ſur ſes bords; un navire abandonné, en mer, ou ſur des rochers, ou après un naufrage, eſt épave de mer. Des poiſſons même échoués ſur une côte ſont auſſi épaves.

Épaule. ſ. f. Dans un vaiſſeau on diſtingue par ce nom, une partie de ſa muraille, qui eſt compriſe depuis l'étrave juſqu'aux porte-haubans de miſaine (fig. 1, A).

Épaulement. ſ. m. Un bâtiment a de l'épaulement, lorſque près de l'eau, ſon avant & ſon arriere ſont renflés de maniere qu'il eſt doué & d'une plus grande réſiſtance contre les inclinaiſons auxquelles il eſt ſollicité par des forces extérieures; & d'une diſpoſition bien néceſſaire, à s'élever facilement au deſſus des lames qui l'abordent par ſes extrêmités.

Épaulette. ſ. f. Entaille rectangulaire (fig. 71, C) faite ſur le bord ou l'arrête d'une piece de bois, afin qu'elle ſerve d'appui aux oreilles d'une autre piece, qui s'endente avec la premiere, & qui eſt elle-même entaillée convenablement ſur ſa face correſpondante, pour la place qu'elle doit occuper.

Éperon. ſ. m. *Head of a ship*. Aſſemblage de charpente, qui eſt placé en ſaillie hors du vaiſſeau & qui lui eſt attaché ſur le devant de l'étrave. On voit dans la fig. (1, P), l'éperon *ecbfd* d'un vaiſſeau de guerre repréſenté dans ſa hauteur; & la fig. (3, P) en fait connoître la projection horiſontale, qui eſt telle, que d'un côté *ais*, la plate-forme *bfa* de l'éperon paroit entiérement achevée, tandis que de l'autre côté ſes pieces compoſantes & principales ſe montrent ſeules à découvert. Un éperon pourroit être conſidéré comme une eſpece de conſole vaſte & triangulaire; portée par le taille-mer *dce* qui en repréſente le pied. — C'eſt ſur l'extrêmité la plus avancée de l'éperon d'un vaiſſeau, comme en *bc* (fig. 1, P) qu'on place ordinairement ou un écuſſon, ou une figure emblématique qui eſt relative au nom du bâtiment. C'eſt auſſi des mêmes points *b* & *c* que partent des liſſes ou des pieces de bois ſculpées & courbées avec grace pour venir s'attacher par l'autre extrêmité entre les points *a* & *l* au corps même de la proue, & de chaque côté de l'étrave en s'écartant d'autant plus du plan diamétral qu'elles ſont plus élevées. Ces liſſes embraſſent ainſi entr'elles un eſpace, de forme pyramidale, dans un ſens renverſé & elles ſont liées intérieurement enſemble par des pieces qui les croiſent & qu'on nomme jambettes. Cet éperon eſt préſenté vu de face dans la fig. (3, A); il termine agréablement cette partie extrême d'un vaiſſeau; & il lui eſt attaché, & par ces liſſes, & par le taquet de gorgere *d*. (fig. 1, P) ſur lequel il répoſe

& par une forte courbe intérieure qu'on nomme courbe de capucine ; & par les jottereaux *ac* & *ab* qui ſont chevillés avec la proue. Son établiſſement doit être d'ailleurs d'autant plus ſolide qu'il eſt quelquefois expoſé à des chocs aſſez conſidérables & que c'eſt avec le taille-mer *edc* que le mât de beaupré eſt étroitement lié par des tours répétés d'un cordage qui paſſe & par deſſus ce mât & par les trous *d* de cette piece extrême de l'éperon. voyez dans des articles particuliers l'explication de liſſes d'éperon, jambettes, poulaine, taquet de gorgere, taille-mer, digon, aiguilles, jottereaux, capucine, & tous ces détails réunis donneront une idée complete ſoit d'un éperon, ſoit des pieces qui le compoſent. — Dans d'autres bâtimens de mer moins conſidérables, l'éperon eſt moins brillant & fait avec moins de dépenſe. Dans des bâtimens de la Méditerranée une ſimple plate-forme établie en avant de l'étrave eſt auſſi nommée éperon, quoiqu'on ne puiſſe pas mettre cette partie en parallele avec l'éperon ordinaire des vaiſſeaux.

Epinglette. ſ. f. Les canonniers donnent ce nom, *priming wire*, à une longue & forte aiguille de fer, qu'ils employent pour faire entrer de la poudre dans la lumiere d'un canon. — Ceux qui travaillent aux agrès d'un vaiſſeau dans l'atelier de la garniture, nomment épinglette une eſpece d'épiſſoire V. ce mot.

Épisser. v. a. *To ſplice.* Ajouter une corde au bout d'une autre, en lardant l'une, ou en introduiſant dans ſes helices, les torons ſéparés qui terminent la ſeconde. Faire une telle opération c'eſt faire une épiſſure, & ſuivant l'exigence des cas on l'exécute de deux manieres. Lorſqu'on ne doit pas avoir égard à la groſſeur que peut acquérir la partie épiſſée de deux cordages, on détord les trois torons de chaque cordage juſqu'à une certaine longueur (fig. 71, M) & on les place les uns entre les autres, dans des ſens oppoſés ; enſuite chaque toron décommis de l'un des cordages, eſt introduit ſous les torons commis du ſecond ; quelquefois on fait paſſer une ſeconde fois ces torons décommis ſous de nouveaux torons commis, pour aſſurer davantage la réunion des deux cordages & cette opération étant faite réciproquement, pour les deux bouts de ces cordages, on dit qu'ils ſont épiſſés enſemble, en nommant cette épiſſure quarrée, parce que dans cette partie le diamétre de l'épiſſure ſurpaſſe beaucoup celui de chaque cordage. Cette maniere d'épiſſer eſt en uſage pour les cables, pour des eſtropes de poulies, ou de coſſes, pour former des œillets au bout d'une tournevire, & en général pour tous les cordages qui ne ſont pas deſtinés à paſſer dans des poulies. — Lorſqu'il eſt queſtion de réunir les deux parties ou les bouts de manœuvres courantes, c'eſt-à-dire, de ces cordages qui

courent dans des poulies, il faut les épiſſer de maniere que dans les points de leur jonction le diametre ne ſurpaſſe pas celui de ces cordages dans le reſte de leur longueur. D'après cette conſidération, on ne fait plus l'épiſſure comme on l'a indiquée précédemment. On décommet tous les torons des extrêmités des deux cordages, juſqu'à une certaine longueur, & on les empate enſemble comme on l'a dit auparavant; mais après avoir ainſi placés ces torons les uns entre les autres, on en décommet alors un ſeul ſur une plus grande longueur, & la place qu'il laiſſe vuide ſur un premier cordage, eſt remplie par un toron correſpondant & libre du ſecond cordage. De même, on décommet auſſi, réciproquement, juſqu'à la même diſtance un ſeul toron du ſecond cordage pour le remplacer par un toron du premier. De cette maniere il ne reſte plus qu'un toron de chaque cordage & l'un d'eux eſt étendu ſur l'eſpace qu'embraſſoit l'autre en décommettant cependant celui-ci dans une longueur plus petite. Dans cet état les bouts des torons ſont paſſés entre les torons commis pour y être arrêtés & la groſſeur de cette épiſſure n'excede point par ce moyen celle que les cordages conſervent dans le reſte de leur longueur. La partie épiſſée eſt ainſi ſuſceptible de paſſer librement par une poulie aſſortie au cordage & cette épiſſure particuliere qui n'eſt en uſage que pour les manœuvres courantes, reçoit le nom d'épiſſure longue, *long ſplice* tandis que la précédente eſt nommée courte ou quarrée, *ſplice short*, ou épiſſure de cable d'eſtrope, d'œillet, *cable ſplice*, *eye ſplice*. — L'art d'épiſſer ſert ainſi à alonger des cordages, ou à réunir leurs parties lorſqu'elles ont été ſéparées par une rupture, ou à faire des cordages ſans fin, à les terminer par des œillets, &c.

Épissoir. ſ. m. Sa forme ordinaire eſt aſſez ſemblable à celle d'une corne de bœuf (fig. 21, N) ſur-tout lorſqu'il eſt en fer, car il y en a en bois. Celui de fer n'eſt ainſi qu'un cône qui eſt un peu recourbé vers ſon ſommet. Il ſert à ouvrir à un toron iſolé ou ſéparé un paſſage entre les torons commis d'un cordage, afin qu'il puiſſe être enlacé avec eux & contribuer ainſi à la réunion, du cordage auquel il appartient avec celui qu'il traverſe. Cette réunion eſt nommée une épiſſure. La longueur des épiſſoirs en uſage dans la marine, varie de 18 pouces à 9 & la groſſeur de leur baſe eſt de 2 à 12 pouces — On donne quelquefois aux plus petits le nom d'épinglettes. — On ſe ſert auſſi d'épiſſoirs en bois *fid* qui ſont autant de cônes droits, & on les employe pour augmenter les ouvertures déjà commencées par les épiſſoirs en fer, entre les torons d'un gros cordage & ſur-tout entre les cordons des cables. Ces épiſſoirs portent communément le nom de cornes. — Les ouvriers, qui tra-

vaillent aux voiles des vaiſſeaux font auſſi uſage d'un épiſſoir en bois, qui a comme les précédens la forme d'un cône droit, ſoit pour épiſſer des ralingues, ſoit pour arrondir des œillets, ſoit pour former des bagues. Ils ſe ſervent encore d'un épiſſoir à merliner les ralingues *marling ſplice*, c'eſt-à-dire, d'un épiſſoir avec lequel ils ouvrent entre les torons de certaines parties de la ralingue d'une voile, un paſſage au merlin ou à la petite corde par laquelle elle eſt réunie à la voile. V. Merliner & Merlin.

Épissure. ſ. f. Réunion des extrêmités de deux cordages, ou d'un cordage ſur lui-même par l'enlacement des torons décommis d'un des bouts, avec les torons commis de l'autre bout. Nous avons diſtingué & défini deux ſortes d'épiſſures au mot épiſſer, ſous le nom d'épiſſure, longue, & quarrée ou courte; nous avons auſſi décrit l'art de les travailler; ainſi il ne nous reſte rien à ajouter à ces détails fondamentaux. Nous remarquons ſeulement, que l'épiſſure quarrée, ou la réunion de deux cordages ſous cette forme, ne réſiſtant pas long-temps, dans de petits cordages qui étant ſubmergés éprouvent quelques efforts conſidérables dans le ſens de leur longueur, on a adopté une certaine variation dans les épiſſures de ces cordages tels que des lignes de fonde, de pêche & de lok. D'après ces conſidérations, le bout d'un pareil cordage devant être épiſſé avec celui d'un cordage ſemblable, les torons décommis de l'un des bouts ſont paſſés ſous les torons commis de l'autre; cette opération ſe fait à une certaine diſtance de l'extrêmité de ce dernier, & réciproquement; de ſorte que les points réunis des torons décommis du premier avec le ſecond, ſont éloignés des points de réunion des torons décommis du ſecond avec le premier & les cordages ſe trouvent doubles ſur une certaine longueur; ils forment ainſi, entre les lieux des épiſſures particulieres, une eſpece d'œillet alongé. Cette épiſſure porte le nom d'épiſſure à portiere de vache *cunt ſplice*, *cunt line*. Et elle aſſure plus parfaitement que la premiere la jonction de ces lignes.

Épite. ſ. f. Petite cheville de bois. Il y en a qui ſont arrondies ſur leur contour & elles ſervent à remplir les vuides des trous déjà faits, par des clous, dans la muraille d'un vaiſſeau. — D'autres ſont quadrangulaires; elles ſont deſtinées à être enfoncées dans la tête des gournables, qui ſont fendues exprès pour les recevoir, & qui par ce moyen ſont maintenues plus ſurement dans leurs places.

Épitoir. ſ. m. Poinçon en fer. Il eſt employé pour fendre la tête d'une gournable, & faciliter l'introduction d'une épite qui doit la preſſer contre les parois du trou qu'elle occupe. Sa forme eſt pyramidale & quadrangulaire. Sa hauteur eſt environ de deux pouces & demi.

ÉPONTILLAGE. ſ. m. c'eſt l'art d'épontiller un vaiſſeau ou de placer des épontilles, qui ſervent à étayer ſes ponts & ſes gaillards. — On nomme encore ainſi l'ouvrage qui eſt l'objet de cet art.

ÉPONTILLE. ſ. f. *Stanchion.* Pieces de bois plus ou moins fortes, à l'aide deſquelles on étançonne les planchers, ou les ponts d'un vaiſſeau. Ces étançons ſont placés dans une ſituation verticale; & on voit (fig. 1, P.) en *M*, *Q*, *F*, *D*, &c. les épontilles du premier pont d'un vaiſſeau à deux batteries. Ces dernieres épontilles ſont établies dans le plan diamétral du bâtiment, c'eſt-à-dire, dans celui qui paſſe par l'étrave, l'étambot, & la quille, (figure, 9, X.) Leur pied repoſe ſur la carlingue, & leur tête s'éleve ſous le milieu des baux. — La figure (82, C.) préſente une épontille de la cale, *pillard of the hole*, dans *a M*, qui eſt placée ſous une hiloire renverſée *a* ϛ & au-deſſous d'un bau *u*. On y voit auſſi une portion d'une épontille *mr*, qui eſt plus forte, & qui eſt placée ſur le bord d'une écoutille. La tête de quelques-unes des dernieres n'entre pas à tenon dans le bau ſupérieur; mais elle eſt terminée par une entaille *m*ϛ & par une oreille *m*. Le bau *t* repoſe ſur la dent ϛ, & l'oreille *m* s'applique contre la face verticale de ce même bau. On donne à ces épontilles le nom diſtinctif d'épontilles à gorge. — Parmi ces épontilles qui correſpondent au bord d'une écoutille, il y en a qui préſentent ſur leurs arrêtes, des coches profondes telles que *r*, & qu'on voit auſſi, (fig. 53.). Dans cet état elles ſervent d'échelle pour deſcendre ſous le premier pont, c'eſt pourquoi elles ſont nommées étances à manche *ſamſon's poſt.* — Le ſecond pont d'un vaiſſeau, ſes gaillards, & ſes paſſe-avants, ſont auſſi étayés par des épontilles, *ſtanchions between decks*, mais les unes ſont à demeure & dans le plan diamétral d'un vaiſſeau, tandis que d'autres, placées autour du cabeſtan, ſont amovibles, pour qu'elles puiſſent être relevées lorſqu'on veut faire uſage de cette machine. Ces dernieres, ont à cet effet la tête garnie d'une charniere en fer, & on les nomme épontilles à charniere.

EPONTILLER. v. a. *To prop.* Etayer avec des épontilles, les ponts, les gaillards & les paſſe-avants d'un vaiſſeau. Voy. épontille.

ÉQUERRAGE. ſ. m. *Bevelling.* On donne ce nom à l'angle plan que forment entr'elles deux faces planes & adjacentes d'une piece de bois. Les équerrages d'une telle piece ſont les angles que ces mêmes faces ſont entr'elles en divers points de la longueur de leur arrête commune. Lorſqu'un de ces angles eſt obtus, on dit que l'équerrage de la piece, eſt en gras; & il eſt en maigre, lorſqu'il eſt aigu. — Dans la piece *AB* (fig. 81, C.) l'angle plan *a in* eſt l'équerrage de cette piece lorſqu'elle eſt travaillée, dans le point *i*

de ſon arrête *A I B*. On voit de tels équerrages indiqués dans les pieces repréſentées (fig. 50 , 62 , 64 , 55 , G.) & les meſures de ces angles , qu'il eſt néceſſaire de connoître pour travailler ces pieces , ou pour leur donner la forme qu'elles doivent avoir , ſont priſes ſur divers plans, tels que ceux qu'on voit (fig. 48 , 55 , 59, 66 , 68 , 69 , G.). Par exemple , (fig. 69.) l'équerrage d'une alonge de couple , dont on voit la ſection *n* dans le plan d'une liſſe *ano* eſt , à la hauteur de cette liſſe , eſt *mnr*. De même l'équerrage d'un élancé *r* ou d'un dévoyé *c* eſt *srn* ou *kcd*. L'équerrage d'une piece de liſſe *m t r n* (fig. 55 , G.) eſt *bac* à la hauteur du point *a* dans la branche *na* d'un couple & ainſi des autres. — Lorſqu'on releve la grandeur de ces angles ſur les plans des diverſes parties d'un vaiſſeau , on dit qu'on prend les équerrages d'une piece déſignée ; & dans le travail de cette piece préſenter la fauſſe équerre ou l'ouverture de cet angle pour diſpoſer ſes faces adjacentes ſous une inclinaiſon ſemblable , c'eſt porter les équerrages. — Si *t 3* , (fig. 48 , G.) eſt le lieu de la rencontre d'une liſſe *rdn* avec une alonge de couple dont *om3t* eſt une ſection faite dans le plan de cette liſſe , alors meſurer l'angle *m3t* eſt prendre l'équerrage de cette alonge , & ſi ce point *3* eſt le même point *o* de l'alonge réelle *dlki* (fig. 50.) Alors , pour conformer les deux faces *lka* & *dia* de maniere qu'elles faſſent en *o* un angle convenable , on fait l'angle *fon* égal à l'angle meſuré *t3m* ; & établir cette égalité , c'eſt porter l'équerrage *m3t* ſur la piece elle-même.

ÉQUERRE. ſ. f. On ſait généralement ce que c'eſt qu'une équerre dont les deux branches jointes ſolidement par leur extrêmité forment entr'elles un angle droit. Cette connoiſſance doit conduire aiſément à celle d'un ſemblable inſtrument dont les deux branches pourroient s'ouvrir plus ou moins à volonté , en tournant ſur une charniere commune & former un angle plus ou moins grand. Ce dernier inſtrument eſt nommé fauſſe équerre ; il eſt néceſſaire dans les chantiers des ports pour faciliter aux charpentiers , ſoit la meſure des équerrages variés des pieces qui entrent dans la compoſition d'un vaiſſeau , ſoit le travail des pieces dont les faces adjacentes doivent faire entr'elles & en divers points des angles plus ou moins grands. — Cet uſage a fait donner à la premiere équerre le nom d'équerre quarrée pour la diſtinguer de la fauſſe équerre ; & les pieces travaillées & achevées ont reçu ſuivant l'angle plan de leurs faces , les noms de pieces à équerre , *ſquarre pieces* , & de pieces à fauſſe équerre *timbers out of ſquare*.

ÉQUERRER. v. a. *To bevel any piece.* Donner à une piece de bois les équerrages qu'elle doit avoir. Lorſqu'en travaillant une

telle piece, on prépare ſes faces de maniere qu'elles faſſent entr'elles, & en divers points de leur longueur, des angles dont la grandeur eſt déterminée, c'eſt équerrer cette piece, ou lui donner la forme qui lui convient.

ÉQUIPAGE. ſ. m. Dans un vaiſſeau, c'eſt à l'exception de l'état-major, l'enſemble de tous les hommes embarqués pour remplir les différentes parties, du ſervice qui convient à une navigation ſure, active, prévoyante & facile ; *crew ; ship's people.* Cet équipage eſt compoſé, de maitres, de contre-maitres, de boſſemans, de quartier-maîtres, de patrons de chaloupe & canot, de pilotes, de canonniers, de charpentiers, de calfats, de voiliers, de gabiers, de timoniers, de matelots & de mouſſes. On joint à ces gens de mer, des ſoldats, des pilotes - côtiers, des volontaires, des tonneliers, des bouchers, des boulangers, des armuriers, des forgerons, des chauderonniers, &c. Et tous ſont inſcrits ſur un rôle qu'on nomme par cette raiſon rôle d'équipage. Parmi les premiers on diſtingue des chefs qu'on nomme officiers mariniers & les autres en ſous ordres ſont les gens de l'équipage *ship's company.* — L'équipage d'un bâtiment eſt proportionné à ſa grandeur, & ſi c'eſt un vaiſſeau de guerre, c'eſt au nombre de ſes canons dans le rapport approché de dix hommes par canon. — Raſſembler & engager des hommes, pour compoſer l'équipage d'un bâtiment, c'eſt faire un équipage, *to man a ship.* — Etre abandonné de ſon équipage, c'eſt ne pas en obtenir les ſecours qu'on lui demande, ſoit pour attaquer, ſoit pour ſe défendre, ſoit pour échapper au péril ; & on eſt ſûr de ſon équipage, lorſque ſa bravoure & ſa fidélité ſont connues & conſtantes.

ÉQUIPEMENT. ſ. m. *Fitting out.* Ce nom eſt relatif à un vaiſſeau, & il renferme l'enſemble des approviſionnemens de tous les genres, ainſi que des objets de toute eſpece qui peuvent être néceſſaires pour l'armement complet, ou d'un vaiſſeau, ou d'une eſcadre, ou d'une armée navale. La cargaiſon ou les marchandiſes, ou les objets de tranſport, ne ſont pas compris dans l'équipement d'un bâtiment. Ce dernier mot n'embraſſe que les moyens propres à la navigation, tandis que les autres objets ſont le but particulier qu'on ſe propoſe dans un voyage déterminé.

ÉQUIPER. v. a. Ce mot eſt abſolument ſynonime avec armer ; & il exprime également, l'action de pourvoir un bâtiment de guerre ou de commerce, de tout ce qui peut lui être néceſſaire, pour remplir la miſſion quelconque dont il eſt chargé, c'eſt-à-dire, pour faire une campagne connue & fixée ; *to fit out, or man, or arm.*

ÉQUIPET. ſ. m. *Small open locker.* Petit coffre ouvert dans ſa partie ſupérieure ; & attaché intérieurement, ou contre la muraille d'un vaiſſeau, ou à une cloiſon. Il ſert à recevoir & à contenir des petits objets, journellement néceſſaires, afin qu'ils ne puiſſent être balotés par les roulis ou les tangages ; de tels équipets ſont très-multipliés dans un vaiſſeau pour les beſoins & pour la commodité de chaque individu.

ERSE. ſ. f. Cordage ſans fin, & qui a reçu cette forme par la réunion de ſes deux bouts épiſſés enſemble. — Il y a des erſes dont on ſe ſert pour entourer un fardeau, afin qu'en l'accrochant à un palan, elles puiſſent en faciliter le déplacement qu'on veut produire. Parmi les erſes deſtinées à cet uſage on diſtingue celles qui ne ſont compoſées que de fils carrets, ou qui ne ſont qu'un faiſceau de fils étendus dans leur longueur & retenus les uns près des autres par des cordages qui les entourent en divers points de leur longueur. — Il y a des erſes pour des faux haubans. Ce ſont des cordages fourrés dans toute leur longueur, & qu'on capele au ton d'un mât pour ſervir de point d'appui à des faux haubans. — Les eſtropes des poulies, (25, 26, 27, 38, 39, & M.) ſont auſſi des erſes dont on forme une ceinture à ces poulies afin qu'elles puiſſent être attachées par-tout où elles deviennent néceſſaires. — Les avirons d'une chaloupe ou d'un canot ſont quelquefois liés aux tolets, par une erſe qui a la forme d'une bague de corde, (fig. 74, M.) & qui eſt nommée erſe ou eſtrope d'aviron. On fait une telle erſe avec le toron détaché d'un cordage, en le commettant ſur lui-même après l'avoir plié en rond ſur ſa partie moyenne. — Il y a auſſi des erſes de vergue, *ſtrops*, dans quelques bâtimens, & les eſtropes pour canon, pour affût, pour culaſſe, portent encore le nom d'erſes. — Enfin une erſe particuliere eſt nommée erſe de gouvernail, parce qu'elle lie le gouvernail à l'étambot d'un vaiſſeau, afin que le premier ne puiſſe ſortir de ſa place, dans les mouvemens qui peuvent lui être imprimés verticalement.

ERSEAU. ſ. m. Petite erſe. On donne quelquefois ce nom aux demi-bagues en corde *os* (fig. 22, M) ou ɾ (fig. 59,) qu'on attache ſur la ralingue latérale d'une voile pour ſervir de point d'appui aux boulines de cette voile, mais ce nom d'erſeau de bouline, eſt moins généralement adopté que celui de patte de bouline. — L'erſe d'aviron ou l'eſtrope d'aviron reçoit auſſi quelquefois la dénomination d'erſeau.

ESCADRE. ſ. f. *Squadron.* Pluſieurs vaiſſeaux de guerre réunis ſous un même chef, forment une eſcadre. — On donne quelquefois le nom d'eſcadre aux diviſions d'une armée navale. Un détachement de

vaiſſeaux bons marcheurs qui eſt envoyé à la découverte pour éclaircir la marche d'une grande armée, pour porter au beſoin de nouvelles forces par-tout ou elles peuvent devenir néceſſaires pandant un combat général, eſt diſtingué par la dénomination d'eſcadre légere. --- On expédie ſouvent un certain nombre de vaiſſeaux de guerre, qui ſont chargés de croiſer dans une mer ou dans un paſſage indiqué pour obſerver les mouvemens des armées étrangeres, ſans avoir aucune miſſion pour attaquer, & ces vaiſſeaux, réunis dans ce deſſein, forment une eſcadre d'obſervation. --- Lorſqu'une nation ou un gouvernement ſe propoſe d'exercer ſa marine aux évolutions navales, pluſieurs bâtimens ſont armés dans ce deſſein ſeulement pendant la belle ſaiſon, & ils ne ſont employés qu'à faire les divers mouvemens qui ſont dictés par la tactique navale. Alors on donne à leur enſemble, le nom d'eſcadre d'évolution; *ſquadron for the purpoſe of exerciſing.* --- On nomme enfin eſcadre imaginaire, une eſcadre qu'on imagine compoſée de tels vaiſſeaux déterminés nominativement, & qui n'eſt pas formée réellement.

Escale. ſ. f. Dans le commerce, on dit d'un bâtiment, qu'il a fait des eſcales lorſque dans la route qui devoit le conduire à ſa deſtination, il a fait une ou pluſieurs relaches, ou lorſqu'il s'eſt arrêté en divers ports, avant de ſe rendre au terme de ſon voyage. --- Faire une relache, ou entrer dans un port pour s'y réparer, ou attendre les vents favorables, ou ſe ſouſtraire au danger, c'eſt faire une eſcale.

Escope. ſ. f. *Skeet or ſcoop.* C'eſt une eſpece de pelle en bois, qui eſt creuſe & étroite. Il y en a de diverſe grandeur. Les petites, ou les moins longues ſont des eſcopes à main *ſcoops*, elles ſervent à jeter hors d'un bâteau, les eaux qui peuvent s'y être introduites. Des eſcopes plus grandes & qui ſont employées pour arroſer, les voiles ou la ſurface exterieure de la muraille d'un vaiſſeau, portent le nom d'eſcopes de vaiſſeau *skeet.* --- De pareilles eſcopes ſont utiles, pour arrêter la propagation du feu lorſqu'on chauffe un bâtiment & alors elles ſont dénommées eſcopes de carene; comme les premieres ſont connues ſous le nom d'eſcopes de chaloupe & canot.

Espade. ſ. f. Palette de deux pieds & demi de longueur ſur trois à quatre pouces de largeur, qui eſt garnie d'un manche. Elle ſert dans un arelier de corderie, à battre le chanvre ſur une planche, pour le romore & le dégager des chenevottes dont il peut être embarraſſé. L'uſage de cet inſtrument contribue auſſi à affiner le chanvre, dont les fibres dans cette opération, ſont froiſſées & aſſouplies.

Espader, v. a. C'eſt battre le chanvré ſur une planche verticale, pour

pour en détacher les chenevottes, & pour diminuer la roideur de ſes fibres.

Espadeur. ſ. m. Ouvrier dont l'art eſt d'eſpader le chanvre. V. eſpader.

Espalmer. v. a. *To pay a veſſel's bottom.* C'eſt gratter la ſurface extérieure de la carene d'un vaiſſeau pour la nétoyer & la débarraſſer des coquilles & des herbes, qui y ſont attachées & qui gênent ſa marche en la rendant moins propre à ſe frayer un paſſage au milieu de l'eau. — Quelques-uns penſent que ce mot ſignifie enduire, d'une compoſition de ſuif, de brai, & de ſoufre, la carene d'un bâtiment, mais ils le rendent alors ſynonime avec courayer qui exprime la même opération. Ainſi en conſervant comme on doit le faire le mot courayer il faut conſerver au mot eſpalmer, la ſignification qui lui eſt attribuée au commencement de cet article.

Espars. ſ. m. *Spars.* Longues pieces de ſapin, qui ont un trop foible diametre, pour porter le nom de mâts & de mâtereaux. Les eſpars ſervent à faire, ou les mâts & les vergues des bateaux, ou des bouts-dehors pour bonnetes, &c. — On les partage en deux claſſes ſuivant leur grandeur, & on nomme eſpars doubles ceux qui ont cinq à ſix palmes de diametre, tandis que ceux dont le diametre eſt de trois à quatre palmes ont le nom d'eſpars ſimples.

Espece. ſ. f. Dans les ports du Roi, on claſſe les bois de chêne, ſuivant leur forme & leurs dimenſions, pour déterminer leur valeur. Ceux qui ſont du même prix ſont de même eſpece, & ceux qui ſont rangés dans différentes claſſes ne ſont pas d'un prix égal, & ſont déſignés comme étant de différente eſpece. Les uns ſont de la premiere eſpece, d'autres de la deuxieme, &c.

Espingole. ſ. f. Arme à feu. Le canon eſt court & évaſé vers la volée; il eſt monté comme un fuſil, & ſouvent dans l'uſage, il eſt ſoutenu par un chandelier. L'eſpingole qui eſt faite pour être chargée de pluſieurs balles, & dont la portée eſt peu étendue, eſt ſur-tout employée dans les abordages & lorſque l'ennemi eſt à peu de diſtance.

Esquenis. ſ. m. On donne quelquefois ce nom à une petite caiſſe à pied, qui ſert de ſiege aux calfats, pendant leur travail, & qui renferme tous leurs outils; mais plus ordinairement elle eſt nommée ſelle à calfat.

Esquif. ſ. m. *Skiff.* Nom donné dans la langue commune aux petites embarcations telles que des canots, qui ſervent au paſſage des rivieres, ou des bras de mer dont la largeur eſt peu conſidérable.

Essarder. v. a. Eponger un lieu mouillé, pour en procurer le prompt deſſéchement. On ſe ſert, à ce deſſein, dans un vaiſſeau, d'un faubert qui eſt un balais compoſé de longs fils d'étoupe.

Est. ſ. m. *Eaſt.* Nom d'un des quatre points principaux ou cardinaux de l'horiſon. C'eſt auſſi celui de l'air de vent ou du rayon, qui du centre de l'horiſon eſt dirigé vers ce point principal. De là vient qu'on dit du vent qu'il eſt à l'eſt lorſqu'il paroît venir de ce point, ou lorſque cet air de vent eſt la direction qu'il ſuit. C'eſt auſſi d'après cette définition que ce mot ſert à exprimer le rapport de ſituation de pluſieurs objets. Un vaiſſeau eſt dans l'eſt ou à l'eſt d'un autre, lorſque celui-ci eſt ſur l'air de vent mené du premier au point d'eſt de l'horiſon. Alors celui-ci releve le premier à l'eſt, ou le découvre dans l'eſt. — De même un vaiſſeau fait l'eſt, lorſque ſa route eſt dirigée ſur l'air de vent nommé Eſt, ou lorſqu'il s'avance directement vers le point d'eſt de ſon horiſon. Ce point cardinal eſt, comme on ſait, indiqué ou par les aſtres ou par une bouſſole, & ces moyens ſont les ſeuls qui puiſſent le faire reconnoître aux navigateurs, lorſqu'ils ſont en pleine mer.

Estacade. ſ. f. *Boom.* Barriere qu'on forme avec des pieces de mâture, des cordage, & des chaînes, à l'entrée d'un port pour le fermer. — On donne auſſi le nom d'eſtacade à un rempliſſage en bois qu'on place dans les mailles de la carcaſſe d'un vaiſſeau ou dans les intervalles qui ſéparent ſes couples, depuis le plat-bord juſqu'au deſſous de la flottaiſon. Ce ſupplément ajouté à la muraille d'un vaiſſeau, a été adopté, pour la rendre ſuſceptible de préſenter aux boulets de l'ennemi, une réſiſtance égale dans tous ſes points, par une épaiſſeur, qui ſut uniforme, dans toute cette partie de ſon étendue qui eſt expoſée à decouvert aux coups de canon.

Estains. ſ. m. *Faſhion pieces.* C'eſt le nom des deux branches, d'un couple dévoyé, qui eſt placé à l'extrêmité arriere de la carcaſſe d'un vaiſſeau. La fig. (60. C) préſente les eſtains *kg* & *lg* qu'on voit à leur place (fig. 39); & pour mieux faire connoître leur ſituation dans un vaiſſeau, la fig. (73) indique que leur pied *g* s'éloigne plus que leur tête *s* de l'étambot *ab*, ſans repoſer ſur la quille dont *b u E* eſt une portion. — Ces deux eſtains, ſont établis chacun dans un plan, vertical, ou auquel la quille eſt perpendiculaire; mais ces plans différens ſont également inclinés à l'égard du plan diamétral du vaiſſeau. On voit dans *rg* (fig. 57. G) la ſituation d'un eſtain qu'on peut comparer à celle des couples de levée, *ns*, *pa*, *ym*; & on voit (fig. 59) la projection horiſontale *bo* de ce même eſtain; tandis que ſa projection ſur un plan ver-

tical ou d'élévation eſt fg (fig. 66). Chaque eſtain qui par quelques perſonnes eſt auſſi nommé corniere, eſt fait d'une ſeule piece de bois qui, après avoir été conformée convenablement, eſt appliquée ſur les extrêmités des barres de l'arcaſſe telles que kh, mn, &c. (fig. 60 & 73. C) il y eſt retenu par des tenons, & on ſait que ces mêmes barres ſont fixées par leur milieu ſur l'étambot qui porte ſeul tout cet aſſemblage.

Estime. ſ. f. Calcul approché du lieu d'un vaiſſeau ſur la ſurface du globe, d'après la longueur meſurée de la route qu'il a faite, & la direction obſervée de cette même route. Dans cette appréciation, on a égard aux effets préſumés, des courans, de la dérive, des lames & des écarts qui ont pu altérer ou l'étendue ou la direction de cette route; mais on voit qu'avec ces données toujours incertaines qui ſont les réſultats d'obſervations faites avec le lok ou la bouſſole, le lieu d'un vaiſſeau n'eſt jamais déterminé que d'une maniere douteuſe ou ſuſceptible d'erreurs, *miſtakes in reckoning*. C'eſt donc le peu d'aſſurance, qu'on a ordinairement de l'exactitude des réſultats d'un tel calcul, qui a fait donner le nom d'eſtime *reckoning*, *account* à la détermination journaliere du lieu, d'un vaiſſeau qui navigue en pleine mer. — Lorſque les erreurs qu'on a pu faire ſont reconnues, on en tient compte & on rectifie les premiers réſultats de l'eſtime. Les marins diſent alors qu'ils corrigent leur eſtime. — Après une telle correction, ils ſont convaincus que le lieu eſtimé du vaiſſeau étoit plus ou moins avancé, ſur la direction de ſa route, que le lieu corrigé; & alors ils diſent qu'ils ſont en arriere ou en avant de l'eſtime, *to run a head or a ſtern of one's reckoning*; ils diſent auſſi, pour indiquer la même choſe, qu'ils ſe font de l'avant ou de l'arriere de leur eſtime.

Estimer. v. a. Apprécier le chemin d'un vaiſſeau ainſi que ſa direction, & en conclure ſa latitude & ſa longitude. On meſure la longueur de ſa route par le lok; on connoit l'air de vent ſur lequel il a couru à l'aide d'une bouſſole; & avec ces données toujours incertaines, on juge du lieu que ce vaiſſeau occupe ſur la ſurface du globe à une époque déterminée. Sa longitude & ſa latitude qu'on en conclut ne ſont nommées alors qu'eſtimées, parce que la connoiſſance n'en eſt qu'approchée. — De même déterminer d'une maniere approchée, ou le chemin, ou la dérive, ou les écarts, d'un vaiſſeau, ou même la variation de la bouſſole, c'eſt auſſi les eſtimer; & en les nommant eſtimés, on diſtingue la grandeur qu'on leur attribue, de celle qu'ils ont réellement.

Estive. ſ. f. On donne quelquefois ce nom à une forte tenſion, à laquelle on ſoumet exprès dans le port, diverſes manœuvres ou

des cordages neufs, afin de prévenir les mauvais effets qui réſulteroient de l'alongement qu'ils prendroient a rès un certain ſervice à la mer. V. élonger. On donne une telle eſtive ou tenſion à des haubans & à des étais dont la roideur conſtante, aſſure en mer la conſervation des mâts d'un vaiſſeau. — Ce mot d'eſtive eſt auſſi employé pour indiquer qu'en chargeant dans un bâtiment des marchandiſes élaſtiques, on les réduit par des opérations méchaniques, à y occuper le plus petit eſpace poſſible. C'eſt alors charger en eſtive, ou diminuer le volume des marchandiſes de cargaiſon, en les comprimant ſur elles-mêmes autant qu'il eſt facile de le faire. Les laines & les cotons, &c. ſont chargés en eſtive.

Estiver. v. a. Comprimer dans l'intérieur d'un vaiſſeau, des marchandiſes ſuſceptibles d'être réduites à un volume, plus petit que celui qu'elles occupent librement dans l'eſpace. Cette action comprimante qu'on exerce ſur les laines, les cotons, &c. eſt ſi néceſſaire, qu'autrement la cale d'un vaiſſeau ſeroit remplie avant de renfermer des poids d'une grandeur égale à celle que ce bâtiment peut porter.

Estrope. ſ. f. Ceinture dont on entoure un objet, ſoit pour le maintenir, ſoit pour l'attacher par-tout où cela devient néceſſaire, *ſtrop*, *block ſtrop*. Une poulie nue, telle qu'elle eſt repréſentée en *amn* (fig. 60. M), a beſoin d'être garnie de quelques moyens qui en rendent l'uſage & facile & commode ; c'eſt pourquoi on la ceint ou d'une corde, ou d'une bande de fer qu'on termine ſuivant l'exigence des cas ; & on voit les eſtropes variées de pluſieurs poulies dans les fig. (6, 9, 15, 16, 17, 20, 25, 26, 27, 35, 38, 39, 44, 48, &c. M) les eſtropes de poulies, ſont faites, la plupart d'un ſeul cordage, *ed* (fig. 18, M.) qui d'abord eſt élongé, & enſuite fouré, comme on le voit en *e d*. Dans cet état, ces deux bouts *e* & *d* qui ſeuls ne ſont pas fourés, ſont épiſſés enſemble par une paſſe, d'un côté & deux paſſes des torons, ſur l'autre côté pour en former uu cordage ſans fin. C'eſt alors au-dedans d'une telle eſtrope qu'on place la poulie (figure 25, M.) dont elle doit devenir une eſpece de ceinture ; & celle-ci étant engagée dans la cannelure qui eſt ſur les faces extérieures de la caiſſe de la poulie, eſt ſerrée étroitement à l'extrêmité ſupérieure de cette caiſſe. Enſuite un nouveau cordage eſt employé à rapprocher & à maintenir unies les branches de l'eſtrope auprès du ſommet de cette poulie. Il réſulte de cet arrangement que cette eſtrope peut former un œillet plus ou moins long au-delà de la poulie, comme dans la fig. (25). Quelquefois cet œillet diſparoît, parce que ſes côtés ſont rapprochés l'un de l'autre, comme on le voit (fig. 15 & 27.) & l'eſtrope entoure une coſſe de fer telle que celle qui eſt repré-

ſentée (fig. 61). Cette coſſe eſt dans d'autres poulies garnie d'un croc ſimple (fig. 9) ou d'un croc à émérillon (fig. 16) — Quelquefois l'eſtrope forme une double ceinture autour d'une poulie, & au-deſſus de cette poulie deux œillets égaux ou inégaux — Quelquefois auſſi l'eſtrope, au-delà de la ceinture de la poulie, ſe partage en deux branches ſéparées & garnies d'une coſſe à leur extrémité (fig. 17); mais toutes ces différences dépendent des lieux où ces poulies doivent être placées, & ces variétés des eſtropes ne ſont que celles des moyens qui facilitent leur établiſſement dans tous les points d'un vaiſſeau où elles ſont utiles. — On voit (fig. 8 & 38) des eſtropes qui n'embraſſent pas le corps entier de la poulie. Les fig. (6, 7 & 44) font auſſi connoître des poulies qui ont une ceinture ou une eſtrope en fer. — Les entourages en corde d'un margouillet (fig. 63) & d'une coſſe (fig. 61) ſont auſſi nommées leurs eſtropes. — L'erſe d'un aviron a le nom d'eſtrope d'aviron *grommet of an oar*; comme certains cordages qui ſont employés à entourer les affûts des canons pour les maintenir à bord des vaiſſeaux ſont dénommés eſtropes d'affût, *breech ſtrops for the guns*, comme d'autres cordages ſont déſignés des eſtropes de culaſſe, parce qu'ils ſervent ſous la forme d'une erſe, pour élever & embarquer des canons. — Les erſes des vergues ſont quelquefois indiquées ſous le nom d'eſtropes de vergue, *grommets*; & les uns donnent le nom d'eſtropes de gouvernail aux mêmes cordages, qui par d'autres ſont nommés erſes de gouvernail. — V. erſe. — Enfin les étriers des marche-pieds, ou ces petites cordes *m* (fig. 42. M) qui ſervent à tenir ſuſpendu ſous une vergue *ad*, un fort cordage *a b c d* connu ſous le nom de marche-pied, ſont nommées par quelques perſonnes eſtropes de marche-pied; mais leur nom plus généralement adopté eſt celui d'étriers.

Estroper. v. a. Ceindre d'une eſtrope, *to ſtrop*. Lorſqu'on entoure le corps d'une poulie (fig. 25. M) d'un cordage qui l'embraſſe étroitement, c'eſt eſtroper une poulie, *to ſtrop a block*. — Faire la même opération ſur une coſſe & ſur un margouillet, c'eſt auſſi les eſtroper. On a dit au mot eſtrope, pourquoi & comment ſont formées & variées les eſtropes; & ces détails ſuffiſent pour aſſigner au mot eſtroper ſa ſignification dans toute ſon étendue.

Étable. ſ. f. Quelques marins emploient ce mot, comme ſynonime avec le mot étrave qui eſt généralement adopté, & ce n'eſt encore que lorſqu'ils veulent exprimer particuliérement que deux vaiſſeaux s'avançant dans des directions diamétralement oppoſées ont choqué leur proue l'une contre l'autre. Ils diſent alors que ces vaiſſeaux ſe ſont abordés de franc étable.

ÉTABLIR. v. a. Dans l'art de la manœuvre, établir une voile, c'eſt la déployer & en préſenter la ſurface de maniere que ſous l'impulſion du vent elle prenne une forme qui ſoit preſque plane, & qu'elle reçoive ſur tous ſes points un effort preſqu'égal. — D'après cette ſignification du mot établir, on dit d'une voile qui eſt mal orientée, qu'elle eſt mal établie ; & ſi on ne peut mieux faire, parce que la forme qu'elle a reçu de l'ouvrier, s'y oppoſe particuliérement, cette voile alors établit mal ; comme elle établit bien lorſque ſes contours & ſa compoſition permettent, que dans la place qui lui eſt aſſignée, elle puiſſe être auſſi tendue qu'on peut le deſirer, dans tous les points de ſa ſurface. — De là, par extenſion, on dit d'un vaiſſeau qu'il eſt établi à tel bord, ou qu'il établit à tel bord, lorſque ſes voiles orientées, ou qu'on oriente, obliquement à la quille, doivent recevoir le vent qui ſouffle ſur le bord ou le côté déſigné. — Enfin établir une croiſiere, c'eſt fixer l'étendue d'un parage déterminé de la mer, qu'un vaiſſeau ou une armée doit ſillonner dans tous les ſens, pour y croiſer, & attendre ou des bâtimens qu'on doit protéger, eſcorter & chercher à rencontrer, ou des bâtimens qu'on veut prendre, combattre, reconnoître, &c.

ÉTABLISSEMENT. ſ. m. *Time of high water at full and change days.* Moment, auquel la mer eſt pleine ou haute chaque jour des ſyzigies de la lune. Ce moment eſt celui où la mer après avoir monté par le flux, va commencer à deſcendre par le reflux ; il varie ſuivant les ports & ſuivant leur diſtance à la grande mer, ou ſuivant leur enfoncement dans les terres ; mais il eſt conſtant pour un même port, & chaque jour de nouvelle ou pleine lune, la mer ceſſe d'apporter de nouvelles eaux dans un port, ou d'augmenter la hauteur de ſon niveau, à une heure toujours la même, lorſque toutefois les ſyzigies arrivent auſſi à la même heure. C'eſt pourquoi on ne devroit rigoureuſement nommer établiſſement d'un port que l'heure à laquelle la mer eſt pleine, aux jours où la lune ſe trouve à midi dans ſes ſyzigies. — L'établiſſement de tous les ports connus, à cauſe qu'il n'eſt pas ſuſceptible de grande variation, eſt utile à connoître, & il ſert aux navigateurs à calculer l'heure de la pleine mer, pour un jour quelconque de la révolution de la lune, en les dirigeant dans le choix, & des routes qu'ils doivent faire ou tenir, & du moment auquel ils doivent les entreprendre.

ÉTAI. ſ. m. *Stay.* Cordage qui reçoit ſon nom de ſa deſtination, car dans un vaiſſeau les étais ſervent à étayer les mâts, en les ſoutenant contre les efforts qui pourroient tendre à les renverſer de l'avant vers l'arriere. Ils ſont placés dans le plan diamétral pro-

longé des vaiſſeaux, & ils s'étendent de la tête de chaque mât à des points d'appui moins élevés & ſitués en avant de ces mâts. On voit (fig. 1, A.) les étais de tous les mâts d'un vaiſſeau de guerre. Ces mâts ſont maintenus de chaque côté par des haubans & vers l'avant par des étais. On diſtingue tous ces étais qui ſont d'une groſſeur différente, par les noms de leur mât reſpectif ; c'eſt pourquoi il y a dans un vaiſſeau le grand étai ou l'étai du grand mât, *main ſtay* ; l'étai de miſaine, *fore ſtay* ; les étais des mâts, de hune, de perroquet, d'artimon, &c. — Ils ſont préparés de maniere qu'ils embraſſent la tête des mâts par une eſpece d'anneau dont on voit la forme (fig. 72, M.) tandis que leur extrêmité inférieure entoure une poulie ou une moque à l'aide de laquelle & d'un cordage on donne à l'étai mis en place toute la tenſion qu'il doit avoir. — Ces étais ſont congréés, limandés & fourés dans toute la partie du capelage ou qui paſſe autour du ton du mât, c'eſt-à-dire, qu'on les garnit d'une forte envcloppe en toile & en cordage pour les préſerver des effets du frottement. — Pluſieurs mâts d'un vaiſſeau & les principaux, n'ont pas un étai ſeul, car on ajoute encore à la ſolidité de leur établiſſement, en leur donnant un ſecond étai nommé faux étai, *preventer ſtay* ; qui partage avec le premier les efforts à ſoutenir, & qui doit pouvoir réſiſter ſeul avec ſuccès, lorſque le premier vient à être coupé ou à ſe rompre. — Le mât de miſaine eſt de plus étayé, dans les mauvais temps, par un fort cordage, placé comme les étais, mais qui lui eſt attaché à une hauteur moins conſidérable. Il reçoit le nom d'étai de tangage, parce qu'il eſt ſur-tout deſtiné à aſſurer ce mât contre l'ébranlement que tendent toujours à produire des oſcillations nommées tangages ſur-tout près de la proue où la viteſſe de rotation eſt plus conſidérable & ſes irrégularités plus ſenſibles. — On voit (fig. 1, A.) des voiles qui ſont déployées dans la direction de ces étais, & cette poſition leur a fait donner le nom de voiles d'étai ou plutôt elles l'ont reçu parce que quelques-unes d'entr'elles ſont portées par ces mêmes étais, lorſqu'elles ſont étendues.

ÉTALE. adj. La mer eſt étale *high water*, *ſlack water* lorſqu'elle eſt dans un état ſtationnaire, c'eſt-à-dire, lorſque le flux ou le reflux journalier étant fini, elle ne conſerve plus aucune viteſſe progreſſive, & ne change plus de profondeur. Elle eſt alors ſur la limite qui ſépare le flot & le juſant, & ſi elle eſt haute ou ſi elle eſt baſſe, elle garde pendant quelques momens le même niveau avant de deſcendre ou avant de remonter par le retour périodique des marées. — Lorſqu'on fait ou qu'on renvoie une opération à mer étale, c'eſt au moment où la mer eſt dans cet état.

ÉTALER. v. a. Lorſqu'un vaiſſeau oppoſe à un courant, ou à la marée, ou au vent régnant, autant de réſiſtance que ces puiſſances ont d'action pour l'entraîner ſur leur direction, il eſt dit étaler le courant, la marée, ou le vent. Il étale un courant, ſouvent à l'aide du vent qui doit faire alors ſur lui un effet égal & contraire. Il etale la marée contraire à l'aide de ſes ancres qui le retiennent dans une place déterminée, malgré l'action du flot ou du juſant; & dans ce cas on dit que ſes cables ont étalé, ou la marée ou un coup de vent, lorſqu'ils ont réſiſté à leur effort. On étale dans le même ſens & avec de tels moyens, & le flot & le juſant. — Si ce mot eſt employé pour exprimer l'équilibre de puiſſances contraires qui agiſſent ſur un vaiſſeau, on s'en ſert auſſi par extenſion, pour indiquer l'égalité des viteſſes de deux vaiſſeaux, qui font une même route, & on dit qu'un de ces vaiſſeaux étale l'autre parce que leur viteſſe progreſſive eſt exactement la même, & qu'ils ſont dans un repos relatif l'un à l'égard de l'autre.

ÉTAMBOT. ſ. m. *Stern poſt.* Piece de bois, droite & forte, qui, élevée à l'extrêmité de la quille d'un vaiſſeau, termine l'arriere de ſa carene, & ſon plan diamétral. C'eſt *gx*, (fig. 1, P.) C'eſt *a b* (fig. 60 & 73, C.), & on la voit en place (fig. 39.) ſur la carcaſſe d'un vaiſſeau. — L'étambot ſert ſeul d'appui à l'arcaſſe entiere *iegcE* (fig. 60.) ou *iedogf* (fig. 73.) pendant le commencement de la conſtruction d'un bâtiment; & à la mer, il ſert de ſupport au gouvernail à l'aide de pentures fixées ſur l'étambot & le gouvernail. La fig. (59, C.) préſente une partie d'un gouvernail, garnie d'un gond *u*, & dans la fig. (42.) on voit l'étambot avec les ferrures qui reçoivent de tels gonds. Son pied eſt terminé par un tenon *b*, (fig. 73.) qui entre dans l'épaiſſeur de la derniere piece de quille *bu*, & ſur ſa longueur il porte des entailles pour recevoir ſur divers points de *ao*, toutes les barres de l'arcaſſe qui ſont endentées & chevillées ſolidement avec lui. — Le nom de l'étambot ſert à diſtinguer toutes les pieces qui ont quelque rapport, ou à ſes uſages ou à la ſolidité de ſon établiſſement. C'eſt ainſi qu'on nomme contre-étambot intérieur & extérieur deux pieces qui ſont appliquées ſur ſes faces avant & arriere. Voyez contre-étambot. — On nomme courbe d'étambot la piece angulaire *nmo*, qui ſert à lier l'étambot avec la quille d'un vaiſſeau ou avec les maſſifs qui ſont chevillés avec cette quille. Voyez courbe. — On nomme échelle de l'étambot, une diviſion qui eſt faite ſur la hauteur de ſes faces latérales, & dont les parties ſont de la longueur d'un pied & d'un demi pied, pour ſervir à marquer ou à indiquer la profondeur à laquelle eſt enfoncée ſous l'eau le talon de la quille d'un vaiſſeau, dans quelqu'état

qu'il puiſſe ſe trouver. Ce nombre de pieds compté ſur l'étambot d'un vaiſſeau flottant eſt ſon tirant d'eau à l'arriere. — On nomme rablure de l'étambot, une rainure profonde qui eſt pratiquée ſur les faces latérales de l'étambot pour recevoir (fig. 42, C.) les extrêmités d'un très-grand nombre, des bordages de la carene d'un vaiſſeau, qui ſont cloués ſur cette même piece. — Enfin, on donne le nom de quête de l'étambot à l'inclinaiſon de cette piece à l'égard de la quille ou, à l'écartement, à l'intervalle qui ſépare le pied de l'étambot de celui d'une perpendiculaire qu'on imagine abaiſſée de la tête de l'étambot ſur le prolongement de la quille. — L'étambot ainſi n'a pas de quête lorſqu'il eſt perpendiculaire à la quille (fig. 73.)

ÉTAMBRAI. ſ. m. *Partner*, Ouverture, ovale ou circulaire, faite dans l'épaiſſeur des ponts & des gaillards d'un vaiſſeau pour ſervir de paſſage à ſes mâts ou à ſes cabeſtans. — Lorſque le pied d'un mât repoſe au fond de la cale, ce mât traverſe tous les ponts & les gaillards ſupérieurs, par autant d'étambrais. On voit, (fig. 12, P.) en *a* & *G* les étambrais du mât de miſaine & du grand mât, avec ceux des pompes qui ſont percés dans le premier pont *AdBc*. La fig. (11.) préſente ſur le ſecond pont ceux des mêmes mâts, du grand cabeſtan & du mât d'artimon en *o*, *r*, *s*, & *t*. Enfin, on voit (fig. 10.) ſur les gaillards d'arriere & d'avant des étambrais en *o*, *p*, *q*, *r*. — Le mât de beaupré, paſſe auſſi par un étambrai elliptique, ou ovale pour ſe rendre du premier pont, à travers le ſecond pont en dehors du vaiſſeau, dans la ſituation qui lui eſt preſcrite, & qui eſt indiquée par *Bfy* (fig. 1, P.), ou par *bHa* (fig. 22, C.) Cette derniere figure donne d'ailleurs une idée, des lieux où les ponts & gaillards ſont traverſés par le mât de miſaine *gi*, ainſi que par le petit cabeſtan *AB* ; & par conſéquent de la poſition des étambrais de l'avant. — Le diametre des étambrais excede toujours celui des mâts reſpectifs, ſoit pour leur permettre un libre paſſage, ſoit pour faciliter leur aſſujettiſſement en introduiſant entre ceux-ci, & le bourlet de l'étambrai, des coins, de la forme *m*, (fig. 59.) — Enſuite les baux des ponts ſont diſtribués, dans la compoſition de chaque pont ou gaillard, de maniere que ces ouvertures ſont bordées par deux baux, l'un placé en avant & l'autre en arriere, & qui ſervent de baſe à toute la charpente des étambrais. — Les parois intérieures des étambrais de cabeſtan, ſont garnies d'un cercle de fer & ſur le bord des étambrais des mâts, on cloue un bourlet qui porte le nom de cercle d'étambrai. — Enfin, dans les canots & chaloupes, il y a auſſi des étambrais pour leur

mât. On donne ce nom à l'emplacement où eſt reçu le pied de ces mâts, & lorſque pour y placer ce pied on le fait gliſſer dans une couliſſe, ces étambrais ſont diſtingués ſous le nom d'étambrais à couliſſe.

ÉTANCE. ſ. f. Ce mot eſt ſynonime avec épontille & n'eſt pas d'un uſage auſſi général.

ÉTANCHER. v. a. Arrêter le paſſage de l'eau environnante, dans l'intérieur d'un bâtiment. Les ouvertures qui permettent l'introduction de l'eau étant nommées des voies d'eau, on dit qu'une voie d'eau eſt étanchée lorſqu'elle eſt bouchée; & un vaiſſeau eſt étanche, *tight ship*, lorſqu'il ne fait plus d'eau.

ÉTARQUER. v. a. Tendre une voile autant qu'elle peut l'être. On dit d'une voile *abcd* (fig. 79, M.) qu'elle eſt étarquée, ou qu'elle eſt étarque, lorſque ſa vergue eſt *ab* élevée ou éloignée autant qu'elle peut l'être à l'égard de la vergue *dc* ſur laquelle la bordure de la voile, eſt fixée. Par ce moyen ſes ralingues latérales *ac* & *bd* ſe trouvent bien roidies; & la voile, malgré l'impulſion du vent, prend une forme qui differe le moins poſſible de la figure plane.

ÉTARQURE. ſ. f. Hauteur d'une voile. Ce mot eſt peu uſité, & il eſt remplacé par le mot chûte. Cependant comme il n'eſt employé que pour exprimer la hauteur d'une voile parfaitement déployée, & que cette hauteur varie ſelon que la voile eſt déployée dans toute ſon étendue ou avec des diminutions de ſa ſurface lorſqu'on a pris des ris; ce mot peut ſervir à déſigner la hauteur, par exemple, d'un hunier bordé parfaitement, ſoit qu'il ait des ris pris ou non, tandis que le mot chûte exprimera la diſtance conſtante de l'envergure *ab* (fig. 59, M.) à la bordure *cd* de la même voile de hune *abdc*.

ÉTOUPE. ſ. f. Ce nom a dans la marine, une ſignification plus étendue, que dans la langue commune. Ici il exprime la partie groſſiere ou le rebut du chanvre qui reſte ſur le peigne : mais on donne ce nom dans les ports & ſur les vaiſſeaux non ſeulement à ces portions de chanvre, mais auſſi à de la charpie tirée de vieux cordages. On ſépare ceux-ci en torons, & les fils qui compoſent ces derniers étant diviſés de nouveau & remis en état de chanvre forment une ſeconde eſpece d'étoupe; *oakum*. — Lorſque les cordages dépecés ont été goudronnés, l'étoupe qui en réſulte eſt nommée étoupe noire ou goudronnée, *oakum tarred*, mais elle eſt blanche lorſqu'elle n'eſt pas imbibée de goudron, *white oakum*. — Celle-ci ſert à faire des matelats, des baſtingages pour les vaiſ-

ſeaux, &c. & la noire eſt roulée mollement en cordons de deux pouces de circonférence pour ſervir, à calfater les vaiſſeaux ou à remplir les joints des planches qui recouvrent leurs ponts ou leur muraille. Comme de tels cordons ſont faits en tournant cette étoupe ſous la main, on la nomme étoupe tournée ou filée lorſqu'elle eſt dans cet état.

ÉTOUPILLON. ſ. m. Petite mêche d'étoupe enduite de ſuif. On introduit un étoupillon dans la lumiere des canons chargés, lorſqu'on eſt en mer, afin d'empêcher l'eau de s'inſinuer juſqu'à la gargouſſe.

ÉTRANGLER. v. a. On emploie quelquefois ce mot pour exprimer l'action de ſervir vivement & preſſer ſur une vergue, tous les plis d'une voile qui vient d'être carguée, afin de la ſouſtraire le plus promptement poſſible, & autant qu'elle peut l'être, à l'impulſion d'un vent violent; c'eſt alors étrangler cette voile.

ÉTRAVE. ſ. f. *Stern.* C'eſt une piece courbe, ou une ſuite de pieces courbes, qui s'éleve dans un vaiſſeau de guerre ſans s'écarter de ſon plan diamétral qu'elle termine, depuis l'extrêmité de la quille, juſqu'au deſſus du ſecond pont pour venir préſenter ſur l'épaiſſeur de ſa tête un appui ou un repos au mât incliné du beaupré. On voit ſon contour, fig. (56, G.) en *bdc*. Les pieces ſolides qui la compoſent, ſon repréſentées en *dpoc* (fig. 22, C.), & paroiſſent projetées en *msc* (fig. 38.) Ces pieces compoſantes, quoiqu'établies les unes à la ſuite des autres, ſont cependant unies enſemble par leurs extrêmités appliquées l'une ſur l'autre, ou par des écarts ſemblables à ceux des pieces de la quille. Ces écarts ſont très-ſenſibles dans la fig. (22, C.). La piece extrême *d* de la quille, nommée brion ou ringeot fournit le commencement de cette étrave, parce qu'elle eſt angulaire; & d'autres pieces, nommées pieces d'étrave, achevent l'étrave entiere. --- Comme la liaiſon de ces dernieres eſt conſolidée pour d'autres pieces placées dans la concavité de l'étrave en *pxo*, on donne le nom de contr'étrave à ce nouvel aſſemblage, ou à cette ſuite de pieces intérieures. --- L'étrave d'un vaiſſeau porte ſur la hauteur de ſes faces latérales, des points de diviſion qui forment une échelle de pieds & de demi pieds pour ſervir à indiquer en tout temps & en tout état de flottaiſon la profondeur à laquelle eſt l'extrêmité *d* de la quille au-deſſous du niveau de l'eau, c'eſt-à-dire, pour marquer le tirant d'eau d'un vaiſſeau à l'avant. --- Elle a d'ailleurs ſur les mêmes faces une rainure profonde qui eſt connue ſous le nom de rabſure de l'étrave, & c'eſt dans cette cannelure que viennent ſe loger & ſe fixer les extrêmités des bordages de l'avant, comme on le voit en *z* (fig. 38, C.) --- On doit remarquer que ſa ſaillie eſt nommée l'élance-

ment de l'étrave. Lorſqu'elle eſt conſidérable on dit que l'étrave eſt très-élancée, *raking or flaring ſtern.*

ÉTRICAGE. ſ. m. Action d'étriquer une piece de bois, c'eſt auſſi très-ſouvent le nom de l'ouvrage qu'on fait en étriquant. Voy. étriquer. On étrique des pieces de mât pour les poſer l'une ſur l'autre, & rendre leur contact parfait dans toute leur étendue.

ÉTRIER. ſ. m. On donne le nom d'étrier de chaîne de haubans, *lower links of the chains*, au ſeul anneau, qui dans ces chaînes eſt fixé par des chevilles ſur la muraille au-deſſous des porte-haubans. C'eſt *rq* (fig. 51, C.), & on le voit en place (fig. 53.) entre *b* & *c*. — On nomme étriers de marche-pied, *ſtirrups of a horſe*, les petits cordages *m* (fig. 142, M.) qui paſſent, ſous le marche-pied *abcd*, & ſur une vergue telle que *ad* pour ſervir de ſupport aux matelots qui, occupés de quelques opérations ſur la vergue *ad*, appuient leur pied ſur le cordage tendu ou le marche-pied *abcd*. — Un cordage ſemblable aux autres cordages *m* qui ſoutiennent le marche-pied, eſt auſſi attaché aux bouts de chaque vergue, & reçoit le nom particulier d'étrier de bout de vergue. Il eſt deſtiné à préſenter un appui aux hommes qui ſont chargés de fixer l'empointure des ris ou de la voile qui eſt enverguée. On donne ce nom à des eſpeces de crampes en fer, qui ſervent ſoit à tenir aſſemblées les pieces compoſantes des porte-haubans; ſoit à maintenir les ferrures du gouvernail. — C'eſt encore un étrier, qu'une bande de fer coudée qui embraſſe une extrêmité de la barre d'un gouvernail, & qui entre avec elle dans ſon épaiſſeur. Cet étrier a trois branches dont une eſt appliquée ſur le bout de la barre; & les autres qui ſont perpendiculaires à la premiere ſont terminées par des anneaux. Il eſt placé en même-temps que la barre dans la tête du gouvernail, & c'eſt pour ſervir, dans le cas où la barre ſe romproit, à extraire facilement du trou de ce gouvernail, le bout de barre, qui y reſteroit engagé.

ÉTRIPER. v. a. On dit d'un cordage qu'il eſt étripé, lorſque pluſieurs des fils qui le compoſent ſe ſont rompus ſous les efforts que ce cordage a éprouvé, tandis que les autres ſont reſtés intacts. Cette rupture partielle produit alors un vuide dans le centre de ce cordage & on le nomme étripé.

ÉTRIQUER. v. a. Lorſqu'un charpentier, préſente une piece de bois; telle, par exemple, que *gs* (fig. 51, G.), ſur une ſeconde piece dont le contour ou la courbure eſt *gr*, & ſur laquelle elle doit s'appliquer dans tous les points de ſa longueur; ſi le contact n'a pas lieu dans toute l'étendue de *gr*, alors il retranche du bois dans la premiere piece, de maniere à produire l'application im-

médiate, & parfaite, de cette piece ſur la ſeconde. Faire cette opération ou correction, c'eſt étriquer cette piece. — On étrique des pieces qui doivent compoſer un mât, en abattant le bois dont l'excédent s'oppoſe à la ſuperpoſition exacte des faces de ces pieces.

ÉTRIVE. ſ. f. Si un cordage tendu ', ne forme pas une ligne droite, & que dans quelques points de ſa longueur il ſoit détourné de cette direction primitive, alors on dit qu'il appelle en étrive, ou qu'il fait étrive, parce que ſes deux parties forment un angle entr'elles. — Lorſque deux cordages ſe croiſent, & que dans cet état ils ſont liés enſemble au point où ils ſe rencontrent par un nouveau cordage, on dit alors que leur amarrage eſt en étrive pour diſtinguer cette maniere de les attacher, *ſeizing of a ſhroud, or ſtay cloſe to it's dead eye*, de celle qu'on emploie pour les réunir lorſque paralleles l'un à l'autre ils ſont accolés enſemble. — Cet amarrage s'exécute, en faiſant faire à l'amarre pluſieurs tours ſur le point de croiſure des deux cordages, & en reſſerrant ces tours, c'eſt-à-dire, en les bridant comme l'eſt un faiſceau par un lien qui l'entoure. — L'amarrage (fig. B & 87, N.) du bout d'un hauban ſur lui-même, directement au-deſſus & près cap de mouton qu'il ceint dans ſon contour, eſt en étrive parce que ce bout croiſe en ce point le hauban, tandis que plus loin, comme en *e* ce bout eſt accolé au hauban, & lui eſt uni par un amarrage à plat.

ÉTUI. ſ. m. Toile goudronnée (ou prélat) dans laquelle on roule les voiles qu'on veut conſerver, lorſqu'elles ne ſont pas employées, & pour en faire uſage au beſoin. Ces enveloppes ſont des étuis de voiles.

ÉVENTER. v. a. Mettre au vent, préſenter à l'impulſion du vent. — Éventer une voile *to fill a ſail*, c'eſt la diſpoſer de maniere que le vent qui auparavant étoit dirigé, ſuivant le plan de ſes faces, ou ſur ſa face antérieure, exerce ſon action ſur ſa face poſtérieure ou arriere. C'eſt pourquoi on évente une voile qui eſt en ralingue ou coiffée, en mettant le vent dans cette voile. — Éventer la quille d'un vaiſſeau flottant, c'eſt coucher le vaiſſeau ſur le côté & lui donner une inclinaiſon ſi grande que ſa quille ſe montre à fleur d'eau.

ÉVENTOUSE. ſ. f. Ouverture pratiquée dans certaines parties de la muraille d'un vaiſſeau pour donner paſſage, ſoit à la lumiere, ſoit à l'air extérieur qui doit renouveller celui de la Sainte-Barbe ou d'un entrepont.

ÉVENTRER. v. a. Percer & fendre une voile enflée par le vent;

to split a ſail. — On éventre une voile, dans un danger preſſant, lorſqu'elle l'augmenteroit encore, ſi ſon effort ne ceſſoit pas ; c'eſt pourquoi dans le beſoin de la ſacrifier promptement pour le ſalut d'un vaiſſeau ou de ſa mâture, on l'ouvre dans ſa hauteur & alors le vent, dont la violence eſt la cauſe du danger, acheve de la déchirer & emporte au loin toutes ſes parties ſéparées.

ÉVEUX. adj. Etat d'un vaiſſeau dont les coutures, ſoit des ponts, ſoit de la muraille, ſe ſont ouvertes, & laiſſent paſſage à l'eau. Quelquefois un vaiſſeau devient éveux parce que ſes bordages ont été déjoints par les grands mouvemens d'oſcillation que la mer lui a communiqués ; quelquefois auſſi c'eſt parce que l'étoupe qui remplit ſes coutures eſt altérée ou pourrie.

ÉVITAGE. ſ. m. Rotation horiſontale d'un vaiſſeau, autour d'une ancre à laquelle on l'a attaché pour le retenir dans un lieu déterminé de la mer *ſwinging*. Cette rotation eſt produite, ou par l'action d'un courant, ou par le changement du flux au reflux, ou par un vent nouveau qui le ſollicite à prendre une poſition différente de celle qu'il gardoit précédemment. Par exemple, lorſqu'un vaiſſeau eſt retenu par une ſeule ancre, il préſente ſa proue au courant de la marée montante, & dès que la mer vient à deſcendre, le nouveau courant le force de tourner au tour de cette ancre qui eſt ſon point d'appui & l'entraine dans une poſition telle que cette ancre ſe trouve placée directement entre la proue du vaiſſeau & l'origine du juſant. Faire une évolution ſemblable c'eſt faire un évitage, la fig. (7, R) donne l'idée d'un vaiſſeau mouillé, & qui eſt retenu contre un vent ou un courant dirigé dans le ſens du cable ; elle aide auſſi à juger de la rotation ou de l'évitage de ce vaiſſeau dans le cas où la force qui le ſollicite, agiroit ſur une direction diamétralement oppoſée & on voit aiſément que ce vaiſſeau en tournant autour de ſon ancre, viendroit prendre néceſſairement la place qui eſt occupée dans cette planche par la (fig. 8.)

ÉVITÉE. ſ. f. *Birth*. Eſpace qui eſt néceſſaire à un vaiſſeau mouillé, pour tourner librement autour d'une ancre, ou pour tourner ſur lui-même s'il eſt affourché, c'eſt-à-dire retenu par pluſieurs ancres. — Dans les ſucceſſions journalieres du flux & du reflux, un vaiſſeau livré à ces courans, quoiqu'il ſoit mouillé, eſt forcé de leur faire tête, c'eſt-à-dire de préſenter ſa proue à leur impulſion. Il doit donc tourner ſuivant le changement de leur direction. C'eſt pourquoi s'il eſt retenu par deux ancres affourchées, il n'a beſoin que de tourner ſur lui-même, & ſon évitée qui eſt l'eſpace qu'il parcourt dans cette rotation horiſontale, a peu d'étendue ; mais s'il n'a

qu'une ſeule ancre au fond de l'eau, alors à chaque retour de flot ou de juſant, il faut qu'il décrive une demi-circonférence autour de cette ancre, & ſon évitée embraſſe d'autant plus d'étendue, que le cable qui l'enchaîne à l'ancre a plus de longueur. — Un vaiſſeau qui fait cette rotation fait ſon évitée *to be ſwinging*, & lorſqu'il n'a pas tout l'eſpace qui lui eſt néceſſaire pour cette même rotation, il n'a pas ſon évitée, *to have not ſufficient birth*. D'ailleurs il commence ſon évitée, *to tend*, lorſque le courant dont il eſt enveloppé commence à changer de direction.

ÉVITER. v. n. *To tend*. Un vaiſſeau, qui eſt mouillé, évite lorſqu'apres avoir été en butte à l'effort d'un courant déterminé, il tourne horiſontalement pour préſenter ſa proue à un nouveau courant qui ſuccede au premier. Cette rotation n'a lieu que parce que ſes ancres ne le retiennent que par l'avant; & elle eſt produite par l'impulſion du courant ſur ſes flancs. — Eviter, au vent, *to ſtem the wind*, *to tend to the wind*; éviter à la marée; *to ſwing at the change of tide*; c'eſt faire tête au vent ou à la marée, c'eſt leur préſenter la proue. — Un vaiſſeau eſt évité entre vent & marée *riding between the wind and tide*, lorſqu'il a un côté expoſé directement au vent & l'autre à la marée qui eſt contraire. — Il eſt évité le travers au vent, *riding athwart*, ſi dans ſa poſition au mouillage, le vent le frappe perpendiculairement à ſa longueur — Il évite, ou il tourne dans un grand eſpace lorſqu'il n'eſt retenu que par une ſeule ancre, *to ſwing*; mais s'il eſt ſur pluſieurs ancres, ſa rotation doit être dirigée de maniere que ſes cables ne ſe tortillent pas l'un ſur l'autre, & lorſqu'il prend cette direction convenable dans ſon évitage, on dit qu'il évite par le bon tour. — Si enfin il eſt retenu par l'arriere & par l'avant, il ne tourne plus ſur lui-même dans les changemens de vent ou de marée, & on dit alors qu'il ne peut enter, *girt ſhip*.

ÉVOLUER. v. n. Un vaiſſeau évolue ſeul, lorſqu'il fait des mouvemens quelconques, horiſontalement, pour varier ſes poſitions, relativement, ou au vent, ou au courant, ou à d'autres vaiſſeaux. — Une armée navale évolue lorſque ſes vaiſſeaux dirigent leurs mouvemens pour ſe ranger dans un ordre déterminé, & pour changer leur ſituation relative, ainſi que celle de cette armée, à l'égard d'une armée ennemie, ou d'un fort, ou d'un objet quelconque. Les vaiſſeaux qui la compoſent ſont dits alors évoluer en eſcadre ou en armée; *to form the ſeveral evolutions in a fleet*.

ÉVOLUTION. ſ. f. *Evolution*. On donne quelquefois ce nom aux mouvemens de rotation d'un vaiſſeau ſur lui-même dans un ſens

horiſontal, mais il eſt employé plus ordinairement pour exprimer les mouvemens relatifs & combinés de pluſieurs vaiſſeaux réunis en corps d'armée, lorſqu'ils changent leur poſition reſpective ou lorſqu'ils paſſent d'un ordre quelconque à un nouvel ordre déterminé. Ces changemens d'ordre ſont des évolutions navales, & les principes qui dirigent le choix des ordres, ainſi que l'art de l'exécution, compoſent la ſcience des évolutions navales. — On voit dans la pl. E le plus grand nombre des évolutions ordinaires d'une armée.

Excédant. ſ. m. Différence de la ſolidité d'un arbre de ſapin ou d'un mât brut, à celle d'un mât bien conformé, qu'on peut en extraire pour le ſervice d'un vaiſſeau. — Les arbres tels qu'ils ſortent d'une forêt, ou tels que la nature les produit, n'ont jamais ni les dimenſions que l'art exige pour être des mâts de vaiſſeaux, ni des dimenſions qui aient entr'elles les rapports établis dans l'art de la mâture, c'eſt pourquoi ils préſentent toujours un excédant, ſoit en longueur, ſoit en groſſeur, & cette différence eſt nommée excédant de mâts. Le Gouvernement, qui reçoit d'un fourniſſeur des pieces de mâture, paie les excédans à un prix qui eſt inférieur à celui du reſte de ces arbres.

Expedier. v. a. Envoyer un vaiſſeau à la mer, pour exécuter un projet de commerce, ou pour remplir certaines vues du Gouvernement, c'eſt l'expédier. — On dit auſſi qu'un vaiſſeau eſt expédié, lorſque tous les apprêts ſont faits pour la miſſion qu'il eſt chargé de remplir, c'eſt-à-dire qu'il a ſon chargement, ſes ordres & ſes papiers.

Expédition. ſ. f. *Expédition.* On donne ce nom à l'exécution d'un projet qui eſt rempli avec des vaiſſeaux ou avec des forces navales.

F.

FAÇONS. I. f. *Riſing floor.* Ce mot exprime la forme retrécie & pincée d'une partie des deux extrêmités de la carene d'un vaiſſeau. Quelquefois on l'emploie auſſi pour indiquer l'acculement des varangues des couples Si on conſidere la figure (2, P.) qui repréſente le contour d'une branche de chaque couple de levée, ſoit de l'avant ſoit de l'arriere, on doit remarquer que tous ces couples ont des varangues qui ſe relevent à une hauteur plus ou moins grande au-deſſus de *cd* ou de la face ſupérieure de la quille; que cette hauteur peut varier dans pluſieurs vaiſſeaux, & que leurs largeurs ou leurs ordonnées, peuvent augmenter plus ou moins rapidement depuis la quille juſqu'aux extrêmités des varangues; ainſi la forme du fond de la carene d'un vaiſſeau dépendant & de ces hauteurs, & de la progreſſion des largeurs, on dit que les façons d'un vaiſſeau ſont d'autant plus grandes & plus élevées que l'acculement des varangues & la différence ſucceſſive des largeurs, ſur-tout aux deux extrêmités, ſont plus conſidérables. — Ces quantités étant dans la partie de l'arriere d'un vaiſſeau, beaucoup plus ſenſibles que dans la partie de l'avant, on diſtingue les façons de l'arriere de celles de l'avant, & on dit de celles-là qu'elles ſont plus élevées que celles-ci. — On imagine, d'après ces définitions, ce qu'on entend lorſqu'on dit d'un vaiſſeau, qu'il a beaucoup de façons, ou qu'il en a peu, ou qu'il en a trop à l'arriere. — Comme en bâtiſſant un vaiſſeau, on embraſſe par diverſes ceintures nommées liſſes, (fig. 39, C.) les couples qui ſont d'abord élevés ſur ſa quille pour commencer ſa carcaſſe, on a diſtingué, la liſſe la plus baſſe, celle qui paſſe par les extrêmités des varangues de chaque couple, par le nom de liſſe des façons; d'ailleurs le point où elle aboutit ſur l'étambot eſt toujours plus éloigné de la quille, que celui où elle eſt fixée ſur l'étrave; ce qui fait dire que la hauteur des façons de l'arriere, eſt ſupérieure à celle des façons de l'avant.

FACTORIE. f. f. ou FACTORERIE. *Factory.* Réſidence de certains agens ou négocians, au milieu d'une nation étrangere, pour y acheter & vendre des marchandiſes, ou pour y faire un commerce quelconque. On donne en France plus généralement le nom de

comptoirs à ces établiſſemens qui ſont nommés factories par les autres nations européennes. — Toutes les compagnies de commerce ſur-tout, ont des factories, ou des comptoirs.

FAIT. part. On dit qu'il regne, ou qu'on a, un vent fait, *ſetled wind*, lorſque le mouvement de la partie de l'atmoſphere où l'on eſt plongé, paroit ſi bien établi, ſi uniforme & ſi conſtant ſur une certaine direction, qu'on peut le regarder comme durable pendant un plus long-temps. — Les temps, où les vents ſont faits, lorſque les changemens qu'ils peuvent éprouver paroiſſent éloignés.

FAIX. ſ. m. Dans la conſtruction des vaiſſeaux on donne le nom faix de ponts, aux hiloires renverſées telles que *za* (fig. 82, C.) qui placées ſous le milieu des baux ſervent, à lier & à fortifier les ponts d'un vaiſſeau ainſi qu'à, recevoir dans des mortaiſes la tête des épontilles telles que *Ma* qui ſoutiennent ces planchers ou le faix de ces ponts. (fig. 1, P.) — Le faix d'une voile eſt ſa ralingue de têtiere, où le cordage qui appliqué ſur le côté ſupérieur *ab* (fig. 79, M.) d'une voile telle que *abdc* la ſoutient & la fortifia, contre les effets, non ſeulement de ſon propre poids, mais auſſi de l'action du vent. C'eſt en ſuivant cette ſignification qu'on a donné le nom de rabans de faix ou de ſez à des cordages qui ſervent à attacher près de la vergue *ab* cette même ralingue ou le côté de cette voile. Ces rabans ſont repréſentés lâches dans la fig. (78, M.) afin qu'on puiſſe mieux juger de leur place & de l'emploi qu'on en fait. — On voit par cette définition que les marins donnent au mot faix une ſignification bien oppoſée à celle qu'il reçoit dans la langue commune. C'eſt ainſi que des étances établies pour ſervir d'appui ſont dites être miſes en faix; & lorſqu'on étaye un vaiſſeau en conſtruction, c'eſt mettre en faix des acores.

FANAL. ſ. m. *Lantern*, *light*. Groſſe lanterne employée dans les vaiſſeaux, ou pour annoncer pendant la nuit, le lieu qu'ils occupent, aux bâtimens qui les environnent; ou pour faire des ſignaux quelconques. — Les fanaux de poupe, *poop lanterns*, ſont placés ſur le couronnement d'un vaiſſeau pour indiquer, pendant la nuit, le lieu de ce vaiſſeau; on voit trois fanaux ſur l'extrémité de la poupe du vaiſſeau *V*, (fig. 86, M.). Lorſque dans une armée ils ſont allumés, & qu'un quatrieme fanal allumé eſt placé à la hune *top lantern*, ils déſignent enſemble le lieu du vaiſſeau amiral. — De ſemblables lanternes ſont employées dans les vaiſſeaux pour éclairer, ou les ſoutes *ſtore room lantern*, ou la Sainte-Barbe, ou les batteries, &c., & alors elles ſont diſtinguées entr'elles, ſous les noms de fanaux de ſoute, de Sainte-Barbe, de pont, de combat,

&c. --- Il y a des fanaux ſourds comme il y a des lanternes ſourdes ; & par oppoſition on nomme les autres, des fanaux clairs. Ceux qui ſont employés pour faire des ſignaux portent le nom de fanaux pour ſignaux. --- Sur les bords de la mer, les phares ou les tours élevées, au ſommet deſquels on entretient des feux pendant la nuit pour indiquer aux vaiſſeaux qui approcheroient de ces côtes, le lieu d'un point connu, afin qu'ils puiſſent être mis à portée de juger & de leur ſituation particuliere & de la route qu'il leur convient de ſuivre, ſont auſſi nommés des fanaux, *light houſes.*

Fanons. ſ. m. On donne ce nom, au fond ou à la partie moyenne & inférieure d'une voile, qui eſt dans un état pendant lorſque cette voile eſt ſeulement retrouſſée par ſes cargues. --- On voit (fig. 1, 2 & 3, V.) la miſaine carguée dont les côtés ſont plus rapprochés de la vergue, que ſon milieu qui préſente des plis lâches, longs, & pendans ; & ce milieu eſt ce qu'on nomme les fanons de la miſaine.

Fardage. ſ. m. *Dunnage.* On donne ce nom à tous les poids inutiles ou ſuperflus, qui ſont embarqués dans un bâtiment ou qui ſont ajoutés à ſon gréement, ſans aucune néceſſité. --- On nomme auſſi fardage un aſſemblage de fagots qu'on établit au fond d'un vaiſſeau pour ſervir de lit élevé à des objets qui par leur peſanteur & leur nature ne doivent pas être placés ou rangés trop près de la quille.

Farder. v. n. On dit quelquefois d'une voile qu'elle farde bien, lorſqu'elle eſt ſi bien taillée & ſi bien faite, qu'étant déployée ſous l'impulſion du vent, elle prend une courbure réguliere & une tenſion preſqu'uniforme dans tous ſes points.

Fargues. ſ. f. Nom de bordages ſupplémentaires, ou de certaines planches avec leſquelles on augmente dans certaines circonſtances, la hauteur des bords d'un bâteau au-deſſus du niveau de la mer, pour le défendre davantage de l'accès de la mer, en lui oppoſant une barriere plus élevée. Ces bordages ou ces fargues, *wash boards*, ſont établis à couliſſe entre des montans qui ne ſont placés qu'au moment du beſoin. --- On nomme auſſi fargues de fabords, des planches courtes qu'on enchaſſe à couliſſe dans l'ouverture des fabords & en dedans de la premiere batterie d'un vaiſſeau (fig. 1, P.), pour arrêter l'eau qui pourroit y entrer ſans cet obſtacle, & pour l'empêcher de ſe répandre ſur le pont ou dans l'intérieur du bâtiment.

Fasier. v. n. *To ſhiver.* Une voile faſie lorſque ſon plan eſt exactement ſur la direction du vent. --- Mettre une voile dans

cette poſition, c'eſt la mettre à faſier ou en ralingue; c'eſt la faire faſier.

Fatiguer. v. n. Un vaiſſeau fatigue, lorſqu'au milieu d'une groſſe mer; il eſt violemment agité & fait des mouvemens qui alterent la liaiſon de ſes parties & ébranlent ſa mâture. S'il eſt mouillé, on dit qu'il fatigue à l'ancre, *to labour*; mais s'il eſt à la voile, il fatigue à la voile, *to work*.

Faubert. ſ. m. *Swab*. Faiſceau de fil caret, qui lié par une extrêmité, & tel qu'un balai ordinaire eſt emmanché à un bâton. Il ſert ſur-tout à nétoyer le pont d'un vaiſſeau, & comme ſes fils dans cet état perdent leur tenſion, il eſt employé comme une éponge à ſécher ou à laver au beſoin les diverſes parties d'un bâtiment.

Fauberter. v. a. *To ſwab*. Nétoyer & éponger à l'aide d'un Faubert. Voyez Faubert.

Fauberteur. v. a. *Swaber*. Balayeur. Homme employé à fauberter ou qui fait uſage du faubert. Voyez Faubert.

Fez. ſ. m. Voyez faix.

Felouque. ſ. f. Bâtiment en uſage ſur la Méditerrannée, *felucca*. Il reſſemble à une galere ſans en avoir la grandeur, & comme elle, il eſt mis en mouvement à l'aide du vent ou des rames, (fig. 8, V.). Sa compoſition eſt légere, pour qu'il ſoit plus propre au cabotage; quelquefois cependant il eſt armé en guerre.

Femelots. ſ. m. *Googings*. Pentures à double branche (fig. 58, C.). On les fixe, ſur l'étambot qu'elles embraſſent en *bc*, & ſur les bordages voiſins qui viennent aboutir à l'étambot ſous les branches *ba* & *cd*. On voit (fig. 42.) des femelots qui ſont placés ſur l'étambot à diverſes hauteurs, pour préſenter une ouverture telle que *e* aux gonds tels que *u* (fig. 59.), qui ſont portés par le gouvernail. C'eſt par leur moyen que celui-ci tourne librement autour de l'arrête extérieure du contr'étambot, pour prendre ſuivant l'exigence des cas, des poſitions variées à l'égard du plan diamétral, d'un bâtiment qui s'avance dans l'eſpace; les mêmes ferrures ou pentures, nommées femelots par les uns, ſont déſignées par d'autres ſous le nom de ſemelles.

Fentons. ſ. m. Morceaux de bois, qui deſtinés à devenir des chevilles, n'en ont encore que la longueur, ſans en avoir reçu la forme entiere.

Fer. ſ. m. Ce mot eſt quelquefois employé ſeul pour ſignifier des machines en fer employées à bord des vaiſſeaux. — Les inſtrumens dont un calfat ſe ſert pour calfater un vaiſſeau ſont nommés ſouvent fers à calfat, *calking iron*. — L'aſſemblage d'un crochet & d'une

pointe en fer qui ſe place au bout d'une perche pour former une gaffe (fig. 40, C.) reçoit auſſi le nom de fer de gaffe, *boat hook.* — Le montant en fer qui ſert de ſupport & d'axe à une girouette, eſt un fer de girouette, *spindle.* — Un fer à lattes, *ſaddle*, eſt un aſſemblage, de trois bandes de fer, qui ſont implantées preſque parallélement ſur un noyau circulaire de même métal, & entre leſquelles on introduit le bout d'une baſſe vergue, comme on le voit en *R.* (fig. 15, A.) Le noyau eſt appliqué contre le bout de la vergue, & les bandes étendues ſur la vergue y ſont maintenues par des clous ainſi que par des liens de fer. C'eſt avec ce noyau, qui préſente ſur ſon centre une petite tige, qu'eſt viſſée extérieurement une autre piece de fer *s* nommée collier, pour ſervir à ſoutenir le bout-dehors *ed* (fig. 19.) qui doit paſſer librement dans l'étrier *c* qu'elle porte. l'établiſſement de ce collier néceſſaire, a fait imaginer le fer à latte dont l'utilité n'eſt qu'acceſſoire. — Certain arc-boutant, en uſage ſur les vaiſſeaux, eſt armé à ſon extrêmité (fig. 29, A.) d'un crochet de fer *c*, & ce crochet reçoit le nom de fer d'arc-boutant, *gooſe neck of a boom.* — Des fers ſignifient auſſi des chaînes, comme dans la langue commune, *bilbows*; & enchaîner un homme c'eſt le mettre aux fers, *to put a man in irons.* — Un vaiſſeau eſt ſur le fer, lorſqu'il eſt à l'ancre. — Enfin, dans les corderies, il y a un inſtrument en fer dont on ſe ſert pour aſſouplir le chanvre. C'eſt un morceau de fer qui a deux pieds & demi de longueur, & dont les deux extrêmités pointues & recourbées à angle droit ſont fixées ſolidement ſur un poteau vertical de maniere qu'il y ait un médiocre intervalle, du poteau au bord intérieur de cette eſpece de crampe. Lorſqu'on veut en faire uſage, on introduit une poignée de chanvre dans cet intervalle, on paſſe & repaſſe ce chanvre ſur le tranchant émouſſé de ce fer; & cette opération, en ôtant de la roideur à ſes fibres, contribue auſſi à l'affiner.

Ferlage. ſ. m. Action, de ferler une voile, ou de la plier ſur ſa vergue. Ces cordages par le moyen deſquels, les plis de cette voile ſont preſſés & ſerrés contre la vergue, portent le nom de rabans de ferlage, pour les diſtinguer des autres rabans qui ſont employés à des uſages différens.

Ferler. v. a. *Tol furl.* C'eſt preſſer ou ſerrer étroitement contre une vergue, tous les plis multipliés d'une voile retrouſſée ou carguée. Si on fait ainſi, en avant d'une vergue, un long paquet de toute la toile qui entre dans la compoſition d'une voile, c'eſt pour la ſouſtraire totalement à l'impulſion du vent régnant, ou afin qu'elle lui préſente la moindre ſurface poſſible.

Fermer. v. a. Dans les relevemens qu'on fait en mer, des objets extérieurs & éloignés, ſi deux de ces objets paroiſſent ſur des airs de vent différens, & qu'enſuite par un changement de poſition de l'obſervateur l'angle, formé par les rayons viſuels d'abord dirigés à ces objets, vient à s'évanouir, alors les marins diſent, avoir fermé cet angle, ou avoir amené ces deux objets l'un par l'autre, parce qu'ils les apperçoivent ſur une même ligne. — Dans les indications, qu'on donne aux navigateurs pour parvenir à un mouillage, il leur eſt preſcrit quelquefois (& dans le ſens déjà défini), de fermer deux marques de reconnoiſſance. — Un vaiſſeau qui ſe trouve entouré de toute part par des glaces, eſt fermé par les glaces; & s'il s'eſt avancé entre des terres de maniere à ne plus découvrir la grand'mer il eſt fermé entre des terres, *land locked*. — Fermer un port, c'eſt en défendre ou en barrer l'entrée. — Fermer les ſabords d'un vaiſſeau, c'eſt en abaiſſer les mantelets, comme on ferme une fenêtre par le moyen de contrevents, *to ſhut the por lids*. — Enfin, on dit de l'avant d'un vaiſſeau qu'il eſt fermé, lorſque la muraille dans les parties ſupérieures de cet avant (fig. 3, P.) au lieu de ſe terminer aux extrémités d'une cloiſon de l'éperon dont *bs* eſt la projection, ſe prolonge circulairement ſur le contour *bis*, au-deſſus du plan du premier pont comme on le voit en *u* (fig. 9, P.). Si on lui donne ce nom c'eſt pour le diſtinguer des avants qu'avoient anciennement les vaiſſeaux, & qui au-deſſus de la tête de l'étrave étoient bornés par une cloiſon verticale placée dans le plan du couple de coltis. Une telle cloiſon n'exiſte pas dans les avants fermés, & ce changement utile aſſure plus de ſolidité aux liaiſons d'un vaiſſeau.

Ferrer. v. a. On ferre du chanvre, en le frottant ſur un fer, à pluſieurs repriſes, pour le rendre plus doux, plus ſouple & plus aiſé à filer. Cet inſtrument nommé fer, qui eſt employé dans cette opération eſt défini au mot fer.

Ferrure. ſ. f. On nomme ferrures de gouvernail, *hinges*, les pentures qui ſervent & à l'attacher à l'étambot d'un vaiſſeau & à faciliter ſa rotation autour de l'arrête du contre étambot. On voit des ferrures (fig. 58 & 59, C.) qui ſont fixées les unes ſur l'étambot comme dans la fig. (42, C.) & les autres ſur le gouvernail.

Feu. ſ. m. Les feux d'un vaiſſeau ſont ſes fanaux allumés. — Son feu eſt l'effet, des coups de canon qu'il peut tirer en même-temps; ainſi lorſque des deux côtés il fait ſervir ſon artillerie en même-temps, il fait feu des deux bords; comme auſſi lorſqu'il eſt canonné des deux côtés par des ennemis, il eſt entre deux feux,

Dans le premier cas, il donne ſon feu, *to give fire*, & dans le ſecond il reçoit le feu, des deux bords. — Si l'attaque rend ſa défenſe moins vive on dit qu'il rallentit ſon feu, & s'il ceſſe de tirer on dit qu'il ceſſe ſon feu, *to ceaſe firing*, *to be ſilenced*. — Le feu des batteries, le feu des hunes, ſont ceux qui partent des batteries ou des hunes, dans un combat. — Dans une nuit obſcure, on juge de la préſence d'un bâtiment, en pleine mer, par le feu ou le ſanal qu'il porte allumé ſur ſa poupe, & on compte, on déſigne les vaiſſeaux d'une eſcadre, d'une armée par le nombre des feux qu'on apperçoit. — Lorſqu'un bâtiment en pleine mer & dans la nuit veut annoncer le lieu où il ſe trouve il allume ſon feu, *light kept burning*, où il allume ſon ſanal de poupe, & s'il veut enſuite profiter de l'obſcurité pour ſe ſouſtraire à un ennemi qui le pourſuit il éteint ſes feux, *lights of a ship*. — Quelquefois conformément à des ſignaux convenus, on brûle des amorces ſur un vaiſſeau & ces feux ſont nommés de faux feux. On ſe ſert auſſi, pour des ſignaux, de lanternes ou de ſanaux qui alors portent le nom de feux. — C'eſt par la même raiſon, que les phares, & les tours à feu qu'on éleve au bord de la mer & où on entretient pendant la nuit, un feu qui devient viſible au loin, ſont diſtingués ſous le nom de feu. On dit ainſi le feu de Saint-Mathieu, de Cordouan, de Chaſſiron, des Baleines, &c. — Enfin chauffer la carene d'un vaiſſeau, ou brûler avec des fagots allumés le vieil enduit gras dont elle eſt recouverte, c'eſt donner le feu à un vaiſſeau.

Feuille. ſ. f. On nomme feuilles bretonnes, *ſpirketing*, certaines vaigres, ou certaines planches épaiſſes qui recouvrent intérieurement la muraille d'un vaiſſeau, ſur le ſeul eſpace qui eſt compris entre le bord inférieur des ſabords & la fourure de gouttiere du premier pont. Ces vaigres s'étendent de l'avant à l'arriere d'un bâtiment & ſont l'effet d'une ſorte ceinture. Dans quelques ports ces vaigres ſont nommées ſerre-gouttieres. — Les volets amovibles qui ſervent à recouvrir les grandes écoutilles d'un vaiſſeau ſont quelquefois d'une ſeule piece & quelquefois ils ſont partagés en deux pieces qui alors ſont nommées feuilles de panneau. — A bord d'un vaiſſeau, les maîtres de tout genre, ſont chargés de prendre ſoin & de rendre compte de pluſieurs objets qui leur ſont confiés pour les beſoins du vaiſſeau, ſoit en artillerie, ſoit en gréement, &c. Et les états de ces mêmes objets, portent le nom de feuilles de maîtres.

Feuillette. ſ. f. Dans les corderies des ports, c'eſt un fouet qu'on attache au bout ou au milieu d'un bâton nommé gâton. Il a trois à quatre pieds de longueur ſur une groſſeur de trois pouces, & il ſert à fixer par pluſieurs tours le gâton ſur un cordage qu'on

eſt occupé à commettre. Ce gâton, dans cet état, fait alors les fonctions d'une eſpece de levier, à l'aide duquel on fait tourner le cordage qu'on commet, pour propager dans ſa longueur, la torſion qui eſt produite par des manivelles. Voy. Gâton.

Fiche. ſ. f. *Rag boet.* Petit morceau de fer employé pour différens objets. — On ſe ſert dans la marine de cloux à fiche ou de cloux barbés dans toute leur longueur ſur leurs arrêtes; d'anneaux attachés à la tête des fiches, ou de fiches qui portent un anneau & qui portent le nom d'anneaux à fiches, *ring bolt ragged*; enfin de fiches de hune ou qui ſont propres à lier enſemble les planches qui compoſent la plate-forme d'une hune *urmt* (fig. 23. A.) Ces dernieres fiches, dans leur forme, ſemblent faites de deux pyramides quadrangulaires en fer, réunies par leur baſe.

Figure. ſ. f. *Head.* Statue ou figure emblématique qu'on place ordinairement au ſommet *b c* de l'éperon (fig. 1. P.) pour annoncer le nom d'un bâtiment, en ſervant d'ailleurs d'ornement à ſa proue. Aujourd'hui les vaiſſeaux du Roi ne portent qu'un écuſſon aux armes de France, dans le même lieu *bc*, qui eſt entouré de ſculptures plus ou moins belles.

Fil. ſ. m. Petit faiſceau de fibres de chanvre, tortillées enſemble ſur une groſſeur qui varie de deux à ſix lignes dans les corderies des ports. — Celui de deux à trois lignes de circonférence ſert à compoſer de petits cordages qu'on nomme lignes; & on donne le nom de fil carret, *rope yarn*, à celui, qui a cinq lignes de groſſeur quand il eſt compoſé de chanvre du premier brin, ou qui en a ſix étant du ſecond brin. — Le fil, qui ſert à coudre les voiles, eſt nommé fil à voile, *ſail twine*, il eſt travaillé auſſi dans quelques corderies & il n'a que demi-ligne de diametre. — Le fil tel qu'il ſort de la main du fileur, eſt nommé fil blanc, *white twine*, pour le diſtinguer de celui qui eſt enſuite imbibé de goudron & par conſéquent nommé fil noir ou goudronné, *tarred twine.* — On donne le nom de fil de marque, dans les ports du Roi, à un fil blanc qui eſt mêlé ſeul aux fils noirs dont on compoſe les torons de chaque cordage goudronné, ou à un fil noir qu'on fait entrer dans un cordage blanc; & cet uſage eſt adopté pour faire reconnoître les cordages commis dans les ports de la nation & pour le ſervice de ſes vaiſſeaux.

Filadiere. ſ. f. Petite barque ou petit bateau plat, en uſage ſur des rivieres.

Filarets. ſ. m. Ce mot eſt ſynonime avec liſſe de batayole. Voy. liſſe & batayole; *rails netting.*

Filer. v. a. Dans une corderie, c'eſt faire des fils propres à compoſer des cordages pour le ſervice de la marine, *to ſpin.* L'ouvrier

fileur étend pour cette opération, un peignon, ou une poignée de chanvre, ſoit ſur une haute quenouille, ſoit autour de ſon corps. Enſuite il attache une petite boucle de chanvre autour d'une molette qu'une roue fait tourner; il fournit de la main gauche le chanvre qui par le tortillement doit former le fil à meſure qu'il s'éloigne de la roue, & ſa main droite enveloppe & ſerre convenablement d'une liſiere de drap ce même fil ſur ſon contour, pour donner du poli à ſa ſurface. --- En mer, filer un cordage, c'eſt le lâcher par degrés lorſqu'il eſt tendu, & l'abandonner avec plus ou moins de ménagement, c'eſt-à-dire avec plus ou moins de rerenue, à la puiſſance qui tend à l'entrainer. --- Ces gradations ont fait adopter diverſes phraſes pour les exprimer, c'eſt pourquoi, filer du cable, *to veer away the cable*, c'eſt augmenter la longueur de cette partie de cable qui lie enſemble & une ancre mouillée & la bitte d'un vaiſſeau. Si cette longueur égale celle de deux cables, c'eſt filer deux cables, *to veer away two cables*; & ſi le cable détaché de la bitte eſt abandonné juſqu'au bout & paſſe par l'écubier, il eſt alors filé par le bout, *to veer out the cable end for end.*. Si enfin il eſt lâché peu-à-peu, on dit qu'il eſt filé en douceur, *to freshen the hauſe*, & c'eſt alors pour le rafraichir ou pour faire correſpondre des parties nouvelles de ſa longueur à l'ouverture des écubiers où le frottement eſt toujours conſidérable. --- Filer une manœuvre en garant ou en douceur, *to eaſe away*, c'eſt le lâcher avec précaution ou peu-à-peu. C'eſt avec cette attention qu'on file ſouvent les bras, les écoutes des voiles, &c. *to eaſe off the sheets, to let fly eaſily the main top ſail ſheet.* Mais ſi on lâche entiérement & ſans retenue une écoute qui précédemment étoit tendue, c'eſt la filer en bande. --- Lorſqu'un cordage tendu, doit avoir moins de roideur, on le lâche convenablement, & c'eſt alors le filer à la demande, *to eaſe off any rope.* --- Lorſqu'on veut connoître la profondeur de la mer, on laiſſe deſcendre au fond de l'eau un poids attaché à une petite corde nommée ligne de ſonde: & fournir à ce poids ou à cette ſonde la longueur de ligne néceſſaire pour ſa deſcente totale, c'eſt filer la ligne de ſonde. --- Le chemin que fait un vaiſſeau en mer, eſt meſuré par un petit cordage nommé ligne de lok, qui eſt étendu derriere le vaiſſeau depuis le point où le bateau de lok eſt jeté à la mer juſqu'à celui où arrive le vaiſſeau aprés un temps déterminé, tel qu'un intervalle de 30 ſecondes. Ce lok eſt flottant & ſert de terme fixe pour apprécier de combien de toiſes le vaiſſeau s'en éloigne dans une demi-minute. Pendant cette opération le pilote fournit une longueur de ligne, proportionnée à la vîteſſe du bâtiment, c'eſt-à-dire qu'il file du lok ou de la ligne de lok, à la demande du ſillage. Comme cette ligne

qui ſert à meſurer l'étendue de la route d'un vaiſſeau, eſt diviſée dans ſa longueur, par des nœuds, en parties de 47 pieds & demi ; on dit qu'un vaiſſeau file 2, 3, N nœuds lorſque dans trente ſecondes, il parcourt 2, 3, N fois quarante-ſept pieds & demi ; *to run N knots.*

FILET. ſ. m. On nomme filet de baſtingage, *nettings*, *net works*, une eſpece de rets fait avec du bittord qu'on étend verticalement ſur une hauteur environ de quatre pieds au-deſſus du bord ſupérieur & ſur le contour, d'un vaiſſeau, pour recevoir & contenir des matelats, des hamaks, des hardes, &c. qui puiſſent former un abri contre les coups de feu d'un vaiſſeau ennemi. On en établit avant un combat, dans tous les lieux où la mouſqueterie doit être placée & garantie ; c'eſt-à-dire ſur les paſſavants, ſur les gaillards & la dunette, *quarter nettings.* — Il y a ſur le beaupré un petit filet qui ſert à contenir le foc, lorſque cette voile eſt amenée & on la nomme filet de foc, comme on nomme auſſi filet de trelingage, celui qui accompagne ce ſyſtême de cordage, afin d'arrêter dans leur chûte les poulies & autres objets qui peuvent tomber du haut des mâts entre les bas haubans.

FILEUR. ſ. m. Ouvrier qui file, ou qui avec du chanvre forme de longs fils. Lorſque le chanvre qu'il emploie eſt attaché paralellement à une quenouille, on le nomme fileur à la quenouille, *spinner round a long ſtaff*, pour le diſtinguer de celui qui ſe forme une ceinture de la poignée de chanvre qu'il veut filer & qui eſt un fileur à la ceinture, *spinner round his waiſt.*

FILEUX. adj. Nom diſtinctif qu'on donne quelquefois à certain taquet à deux cornes (fig. 29. M.) parce qu'un cordage tendu & qui eſt attaché à un tel taquet peut être lâché plus ou moins vivement à volonté, ou filé en douceur & graduellement.

FILIN. ſ. m. C'eſt un nom générique qui exprime toute eſpece de cordage qui n'eſt pas commis en grêlin. Comme il y a de ces cordages qui ſont compoſés de trois ou quatre torons, on les nomme filin en trois & en quatre. Quelquefois auſſi on les diſtingue, lorſqu'ils ſont petits, par le nombre des fils qui entrent dans ces cordages & on les dit alors des filins de N fils.

FIN. adj. Un bâtiment eſt fin, lorſque les largeurs de ſes couples diminuent rapidement depuis la flottaiſon juſqu'à la quille & ſur-tout près de la quille, ou lorſque ſes façons ſont très-élevées à l'avant à & l'arriere, c'eſt-à-dire, lorſque ſes extrêmités ſont très-pincées & rétrécies, *ſharp bottomed ſhip.* Cette qualité tient donc à la forme de la carene, mais elle n'entraîne pas eſſentiellement celle de vaincre aiſément la réſiſtance de l'eau, comme l'expérience le prouve journellement, & cependant ſi un vaiſſeau, avec un même vent & des

voiles égales, acquiert une viteſſe ſupérieure à celle des bâtimens ordinaires qu'on ſuppoſe placés dans des circonſtances ſemblables, il eſt nommé fin voilier, *good ſailor.*

Flache. ſ. f. Lorſque dans des pieces de bois équarries, les arrêtes ne ſont pas bien continues, & ſont interrompues par des défauts de bois dans leur longueur; lorſque leurs faces ne ſont pas parfaitement planes & préſentent dans leur étendue des excavations, qu'on n'a pu faire diſparoître dans l'équariſſage ſans une diminution conſidérable dans les dimenſions; ces défauts & ces vuides ſont nommés flaches. — En traçant le plan des diverſes parties d'un vaiſſeau, on évite ſoigneuſement de laiſſer des flaches dans les contours; c'eſt-à-dire, qu'on deſſine les traits des couples, des liſſes, &c. de maniere que leur courbure toujours uniforme & continue ne ſoit pas interrompue par des cavités plus ou moins grandes qui la rendroient irréguliere. Lorſque le deſſin ou le tracé eſt fait avec cette perfection, on dit que les contours ſont ſans flache ni jarrets, c'eſt-à-dire, ſans partie rentrante ou ſaillante.

Flacheux. adj. Une piece de bois eſt flacheuſe, lorſque ſur ſes arrêtes ou ſur ſes faces, elle préſente des vuides nommés flaches, qui les interrompent dans leur étendue ou dans leur contour.

Flamand. adj. Titre diſtinctif d'une eſpece d'écart tel que celui des pieces qui compoſent la quille d'un vaiſſeau. Voy. Ecart.

Flamber. v. a. Reproche fait, à l'aide d'un ſignal particulier, par un commandant, à ou un vaiſſeau, ou à un capitaine de ſon armée ſoit de n'avoir pas obéi comme il le devoit aux ordres qui lui étoient donnés, ſoit d'avoir mis de la lenteur à les remplir, ſoit de n'être pas à la place qu'il doit occuper. Signaler ainſi la faute d'un capitaine, ou des officiers qui dirigent un vaiſſeau, c'eſt flamber un capitaine ou un vaiſſeau, *to hoiſt a particular ships ſignal.*

Flamme; ſ. f. Bande ou banderole de toile de couleur quelconque & qui eſt peu large relativement à ſa longueur, *pendent, pennant* On voit ſa forme en *B* (fig. 12 & 15. E.) arboré au haut d'un mât, elle ſert, par ſes couleurs, à annoncer, quoique moins ſûrement que le pavillon de poupe, la nation à laquelle appartient le bâtiment qui la porte. — Sur les vaiſſeaux de France, la flamme blanche au haut des mâts, eſt le ſigne du commandement, & dans un port, dans une rade, dans un mouillage, comme un ſeul bâtiment commande, il porte ſeul une telle flamme. Cependant ſi ce vaiſſeau eſt ſous les ordres d'un officier général, alors le rang de ce commandant eſt déſigné par un guidon, ou une cornette, ou un pavillon. Dans une rade, le vaiſſeau commandant appelle à ſon bord un officier de chaque bâtiment mouillé, en déployant au bout de la

vergue d'artimon, une flamme blanche qu'on nomme flamme d'ordre & en avertiſſant de ce ſignal par un coup de canon. — Des flammes de toutes couleurs unies ou mêlangées ſont employées par les vaiſſeaux pour faire, ſeuls, ou dans les armées, & dans les eſcadres tous les ſignaux convenus qui indiquent ſoit des opérations, ſoit des mouvemens, ſoit des ordres généraux & particuliers. Voyez ſignaux.

Flasque. ſ. f. Dans l'affût d'un canon, les deux pieces qui forment ſes deux faces latérales telles que *ecst* (fig. 32. C.) portent le nom de flaſques, *checks of a gun carriage, or ſide.* — Dans l'établiſſement du mât de beaupré à bord d'un vaiſſeau, deux pieces verticales qui maintiennent le pied de ce mât, ſont les flaſques du beaupré; le lieu, de ces pieces vues de côté, eſt en *H a* (fig. 22. C.). Elles ſont ſéparées du vaiſſeau (fig. 38. A.) & une portion eſt vue de face (fig. 39.). Elles ſont larges & réunies par leur épaiſſeur. Elles ſont ſolidement aſſujetties ſur les baux des ponts entre leſquels elles ſont placées & leur aſſemblage préſente au pied du mât de beaupré (fig. 39.) une ouverture quadrangulaire où il eſt enchaſſé & contenu comme on le voit (fig. 38. A. & 22. C.) — Dans la compoſition des carlingues des autres mâts, ou des établiſſemens formés pour en maintenir le pied, il y a auſſi des pieces nommées flaſques de carlingue; ce ſont celles qui telles que *st* (fig. 54. C.) & *o* (fig. 47.) ſont placées entre deux varangues paralleles *mn* de porque, & leurs bouts y ſont reçus à couliſſes pour circonſcrire avec elles l'eſpace *A* dans lequel on fait entrer le pied *P* du mât *MP* c'eſt-à-dire du grand mât ou du mât de miſaine. On voit ces pieces & le mât *M* en place dans la ſection d'un vaiſſeau repréſentée (fig. 53, C) — Quelques perſonnes donnent auſſi le nom de flaſques de mât, *checks of a maſt*, à des pieces, plus connues ſous celui de jottereaux de mâts. — Les taquets de cabeſtan, de guindeau, de davier, ſont auſſi quelquefois indiqués ſous le nom de flaſques, *whelps of a capſtenr*, &c. mais l'admiſſion de tous ces ſynonimes doit être éloignée, parce qu'elle produiroit la confuſion.

Fleche. ſ. f. Ce nom eſt donné à un inſtrument aſtronomique, dont l'uſage eſt juſtement abandonné, *croſſ ſtaff.* — On nomme fleche de mât, la partie la plus élevée d'un mât de perroquet, & qui eſt le prolongement de tels mâts au-deſſus de leur noix ou du lieu auquel ſont fixés leurs haubans; c'eſt la partie *q* (fig. 17, A) dans le mât *qt*. On voit auſſi (fig. 1, A) tous ces excédens des mâts ſupérieurs, qui s'élevent au-deſſus du capelage & qui reçoivent le nom de fleches de mât. Ces fleches, dans les beaux temps, ſervent à établir des voiles ſupplémentaires & peu étendues qu'on nomme perroquets

royaux ou volans. — Quelques-uns donnent le nom de fleche de beaupré, à un arcboutant qui ſert à ſoutenir ce mât contre les ébranlemens que les tangages peuvent produire dans ſon établiſſement. Cet arboutant eſt appuyé d'un bout, ſur le beaupré (fig. 1, A) près du collier d'étai & de l'autre contre un taquet cloué ſur le gaillard d'avant. — Dans l'éperon d'un vaiſſeau on diſtingue quelquefois ſous le nom de fleche d'éperon, *prow*, l'aſſemblage de deux aiguilles qui s'élevent (fig. 1, P) de *a* en *b* & *c* dans le prolongement des faces laterales de l'étrave & en avant de cette piece en s'appuyant ſur la tête du taquet de gorgere *d* & qu'on voit en *& Te* (fig. 22, C).

Fleche en cul. ſ. f. *Ring tail, or driver.* Petite voile triangulaire. Elle eſt établie ſur un vaiſſeau entre le mât de perroquet de fouque (fig. 1, A) & la partie ſupérieure de la vergue d'artimon, c'eſt-à-dire, que ſon amure eſt fixée dans la hune d'artimon, ſa driſſe paſſe au ſommet du perroquet de fougue & ſon écoute ſe rend à une poulie qui eſt fixée au bout de la vergue d'artimon.

Fleur (à) adv. De niveau. Un objet eſt à fleur d'eau, *level with the ſurface of the water*, lorſqu'il eſt placé au niveau de l'eau. C'eſt de la définition de cet adverbe qu'eſt venu le nom de bordages de fleur, vaigres de fleur, pour diſtinguer entre les planches qui recouvrent la muraille d'un vaiſſeau ſoit intérieurement, ſoit extérieurement, celles qui ſont placées au niveau de l'eau lorſque ce bâtiment flotte; & on a étendu enſuite cette dénomination depuis ces bordages indiqués juſqu'à ceux qui correſpondent au bout des varangues, de ſorte qu'ils portent tous le nom de bordages de fleur, *floor head, rung heads.* — On nomme auſſi, par une pareille extenſion du nom de fleurs d'un vaiſſeau, la partie de la muraille que ces bordages recouvrent, *floor heads.*

Flibot. ſ. m. *Dutch fly boat*, Flutte hollandoiſe qui peut porter ou être chargée de quatre à ſix cent tonneaux. Ces bâtimens ont des fonds plats, de grandes largeurs à la flottaiſon & une poupe très-élevée.

Flibustier. ſ. m. *Fee botter.* Nom de certains corſaires connus particuliérement ſur les mers de l'amérique & dans les iſles occidentales. On étendoit cette dénomination aux bâtimens & aux hommes de mer françois, qui faiſoient ſecrétement ou à main armée un commerce illicite avec les eſpagnols habitans de la nouvelle eſpagne.

Flot. ſ. m. Ce mot eſt ſynonime avec flux, mot plus connu dans la langue commune & qui exprime, ce mouvement journalier de la mer vers les côtes, en même temps que les accroiſſemens qu'elle prend en hauteur par cette affluence de l'eau qui vient du large,

flood tide. --- C'eſt dans ce ſens qu'on dit qu'il y a flot, lorſque la mer commence à monter ou à augmenter en profondeur, dans un port ou ſur une côte, au ou large; *tide flows*; & il y a demi-flot, *half flood*, & 3 4 flot, ou lorſque la mer eſt montée à la moitié ou aux trois quarts de la hauteur à laquelle elle doit atteindre par le flux, & lorſqu'il s'eſt écoulé cette partie, du temps qui ſépare le commencement du flux & celui du reflux qui lui ſuccede. --- Souvent on renvoye une opération à l'époque du flot, ou au commencement du flux, en diſant qu'on l'éxécutera au flot, ou lorſqu'il y aura flot; & on dit auſſi d'un bâtiment qui ne peut avancer pendant le reflux dans une eſpace de mer où l'eau a peu de profondeur, qu'il s'avancera avec le flot. Cette grande maſſe d'eau que le flux apporte dans certains ports, ſert à flotter des bâtimens échoués pendant le juſant, de là vient peut-être qu'on dit d'un bâtiment qu'il eſt à flot, lorſqu'il nage ſur l'eau; *be floating.* --- De même tout bâtiment qu'on a ſoin d'empêcher d'echouer, eſt tenu à flot; & celui qui eſt tiré d'un échouage, & qu'on fait nager ſur l'eau eſt mis à flot, *to float a ship.* --- Un vaiſſeau à flot, *à float or water borne* eſt celui que l'eau entoure, & qu'elle ſoutient ſurnageant, c'eſt-à-dire, ſans lui laiſſer toucher en aucun point le fond qu'elle recouvre. --- Les flots de la mer, ou ces ondes plus ou moins élevées, qui parcourent la ſurface d'une mer agitée par les vents, ſont plus ordinairement nommés des lames & quelquefois des vagues par les marins; *ſurges, or waves of the ſea.* La fig. (5, G.) donne une idée de leur forme *rba, onm*, de leur intervalle *bon*, de leur ſucceſſion ou de leur propagation dans l'eſpace, ſous l'impulſion d'un vent régnant, puiſqu'elle préſente trois états ſucceſſifs *rba, ſua* & *ita* de la lame *rba*; ce qui doit aider à juger de l'ordre, de la grandeur & de la génération de ces lames ſur la ſurface de la mer. Voyez lame.

Flottaison. ſ. f. *Flotſon, ſhip's gage*, ſection qu'on imagine faite au niveau de l'eau dans un vaiſſeau qui flotte; (fig. 1, A). Le contour de cette ſection eſt nommé ligne de flottaiſon. Comme il y a une telle ligne qu'on peut imaginer dans un bâtiment avec des poſitions variables, depuis l'époque, où il eſt abſolument vuide, juſqu'à celle où il eſt complettement chargé ou armé, on donne particuliérement le nom de flottaiſon, à cette ſection qui eſt faite dans un bâtiment lorſqu'il a toute ſa charge ou ſa cargaiſon, d'où vient que ce mot de flottaiſon eſt ſynonime avec celui de ligne de charge. Cependant la flottaiſon me ſemble devoir exprimer la ſection réelle imaginée dans un vaiſſeau & faite à fleur d'eau, tandis que la ligne de charge ſeroit deſtinée à exprimer cette limite au-delà de laquelle le conſtructeur a preſcrit de ne pas faire enfoncer le vaiſſeau,

--- Dans le plan d'élévation d'un vaiſſeau (fig. 4 , A.) la flottaiſon a pour projection *AB* tandis que dans le plan horiſontal on voit la forme réelle *FGN* de la moitié de ſon contour.

FLOTTE. ſ. f. Pluſieurs bâtimens qui ſont réunis & qui naviguent enſemble, compoſent ce qu'on nomme une flotte, *fleet*. On le dit, d'un nombre de vaiſſeaux de guerre, plus rarement que d'un nombre quelconque de bâtimens du commerce, qui en temps de guerre ſe raſſemblent ainſi pour naviguer ſous une eſcorte commune. --- Des bouées ou des barriques vuides qui ſont employées à ſoulever un cable & à le tenir prés du niveau de l'eau, reçoivent le nom de flottes de cables, *cable casks*, ou de flotteurs.

FLOTTER. v. n, *To be water born*. Nager ſur l'eau. Un corps flotte lorſque plongé en partie dans l'eau, & abandonné à lui-même, ſon poids eſt entiérement ſoutenu par la preſſion du fluide qui environne ſa partie ſubmergée. Ce poids eſt alors égal à celui du fluide dont il occupe la place. --- Flotter un cable, c'eſt le faire ſoutenir à fleur d'eau par le moyen de barriques vuides ou par des bouées qui à cauſe de cet uſage ſont nommées flottes, & qui correſpondent à divers points de ſa longueur. --- On dit d'un vaiſſeau qu'il commence à flotter lorſqu'après avoir été échoué, la marée qui vient l'entourer le ſouleve de ſa place; & il ne flotte pas lorſque l'eau environnante n'eſt pas aſſez profonde pour exercer ſur lui une preſſion égale à ſon poids, & par conſéquent lorſqu'il porte & repoſe ſur le fond de la mer. On dit auſſi d'un pavillon qu'il flotte ſur la poupe d'un vaiſſeau, lorſqu'il eſt déployé, & que le vent le fait onduler & le développe dans toute ſon étendue, *flying flag*.

FLOTILLE. ſ. m. *Flotilla*. Petite flotte ou diminutif d'une flotte. Voyez. Flotte.

FLUTE. ſ. f. Bâtiment de charge ou de tranſport, pour le ſervice de la marine nationale ; *flore ship*. On s'en ſert pour porter les approviſionnemens ſupplémentaires, d'une armée, d'une colonie, & parmi les flûtes, il y en a qui ſont d'un port au-delà de 8 à 900 tonneaux. Les flûtes ont un pont & un faux-pont, avec une vaſte capacité ; d'ailleurs, elles ſont gréées comme les bâtimens ordinaires, avec trois mâts verticaux & des voiles nommées quarrées. --- L'uſage auquel le gouvernement emploie de tels bâtimens, fait qu'un vaiſſeau de guerre, qui n'eſt pas armé de toute ſon artillerie, & qui eſt chargé extraordinairement d'objets à tranſporter, eſt dit alors être armé en flûte. Dans cet état il a peu de canons & un équipage moins nombreux, mais il ne reſſemble que par ſa deſtination, aux bâtimens qui ſont de vraies flûtes, & dont la ca-

rene eſt moins conformée pour la marche, que pour une grande charge.

Flux. ſ. m. *Tide of flood; flux of the ſea.* Courant réglé de la mer, par lequel chaque jour ſes eaux s'élevent (une ou deux fois, ſuivant les lieux) ſur le rivage, à des hauteurs plus ou moins grandes au-deſſus de leur niveau naturel. Ce niveau eſt donné par l'état des eaux de la mer Méditerranée, ſur leſquelles les cauſes des marées ne produiſent qu'un effet peu ſenſible, tandis que dans certains parages la différence de la profondeur de la mer, baſſe & haute, eſt de cinquante pieds. Le mot flux n'eſt pas adopté par les marins qui expriment la même choſe par celui de flot. Voy. Marée.

Foc. ſ. m. *Jib.* Voile triangulaire (fig. 83, M). Cependant on ne donne pas le nom de foc à toute voile de cette forme, & il n'eſt donné qu'à ces voiles qui, à bord d'un vaiſſeau, ſont déployées entre le mât de beaupré & celui de miſaine (fig. 1, A) dans la direction des étais. L'une de ces voiles, qui eſt nommée petit foc, *fore ſtay ſail*, eſt placée ſuivant la direction de l'étai du petit mât de hune; & un de ſes côtés *ab* (fig. 83. M) eſt porté en divers points par le faux étai de ce mât; une autre nommée grand foc, *ſtanding jib*, a un de ſes côtés étendu ſur une corde nommée draille qui deſcend obliquement de la tête du petit mât de hune juſqu'au bout-dehors de beaupré; enfin, un troiſieme foc nommé contrefoc ou faux foc, ou ſecond foc, *fore top ſtay ſail*, eſt placé entre les deux précédens, dans une poſition ſemblable. — Une voile de clinfoc, eſt encore ſur-ajoutée quelquefois aux focs. Voyez Clinfoc. — On donne par extenſion le nom de foc d'artimon, à une voile qui eſt nommée aſſez généralement voile d'étai d'artimon.

Foëne. ſ. f. *Fish gig.* Eſpece de harpon qui a pluſieurs pointes en fer, la foëne eſt emmanchée à un long bâton & elle ſert à pêcher ou à harponner des poiſſons d'une groſſeur majeure qui nagent à fleur d'eau.

Foible. adj. Un vaiſſeau a le côté foible, ou eſt foible de côté, *crank*, lorſque manquant d'une partie de ſtabilité qui lui eſt néceſſaire, il prend ſous l'impulſion d'un vent un peu fort, une inclinaiſon latérale, ou une bande conſidérable. — Il eſt foible en bois, ou d'échantillon, lorſque ſa muraille a peu d'épaiſſeur pour réſiſter au paſſage des boulets de canon.

Foncet, ſ. m. Bateau employé ſur quelques rivieres.

Fond. ſ. m. Ce mot ſert à exprimer & la profondeur de la mer & le ſol qu'elle recouvre. Les marins veulent-ils indiquer combien il y a de hauteur d'eau dans tel point de la mer? Ils diſent qu'il

y a N braſſes de fond, *N fathom water.* Si cette hauteur eſt petite, il y a peu de fond. Si elle ne peut être meſurée avec les ſondes, il n'y a pas de fond, *there is no bottom*; & des qu'elle peut l'être il y a fond; *there is ground, or good depth of water.* Lorſqu'en s'éloignant d'une mer très-profonde, un vaiſſeau parvient dans un paſſage dont le fond peut-être atteint par la ſonde, il commence à prendre fond ou à prendre le fond, ou il eſt ſur le fond: mais ſi cette profondeur d'eau ceſſe d'être meſurable, alors il quitte le fond, ou il perd le fond, ou il n'eſt plus ſur la ſonde. — Les marins veulent-ils parler de la nature & de la qualité du ſol qui eſt ſous l'eau? Ils diſent que le fond eſt de vaſe, ou d'argille, ou de coquilles, de ſable, de gravier, &c. ou mêlé, ſelon les matieres de toute eſpece qui peuvent compoſer ſa ſurface; *oozy ground*; *clay ground*, *shelly ground*, *ſand gravelly ground*, &c. Ils diſent, qu'il eſt dur ou mou, lorſque les ancres éprouvent plus ou moins de facilité à y enfoncer leurs pattes; qu'il eſt de bonne ou de mauvaiſe tenue, *anchor or foul ground*, lorſqu'il réſiſte fortement, ou cede trop facilement aux pattes des ancres, qui ſollicitées par des puiſſances quelconques, tendent à le labourer. S'ils parlent d'un mouillage, ou d'un lieu qui offre une profondeur d'eau telle qu'elle convient aux vaiſſeaux pour y jeter l'ancre; ils font connoître la qualité relative du ſol, en diſant que le fond eſt bon ou mauvais, *good anchoring*, *good ſoft ground*, *or foul ground*, pour exprimer qu'il eſt plus ou moins propre à réſiſter aux efforts ordinaires des ancres. — Enfin, pour indiquer la chûte ou la deſcente d'un objet quelconque au fond de l'eau, ils diſent, ou qu'il va au fond, *to the bottom of the ſea*, ou qu'il va à fond, *to ſink*, ou qu'il coule à fond; & il eſt à fond, lorſqu'il repoſe ſur le ſol qui eſt ſous l'eau. — Dans un vaiſſeau, on nomme fond de cale, *hold*, la partie la plus baſſe de l'intérieur de la cale; & tout objet qui y eſt placé, eſt à fond de cale. — On nomme, fonds d'un vaiſſeau, *bottom*, la partie de ſa carene, qui eſt formée par les varangues des couples. Si les contours en ſont avantageux, le vaiſſeau a de beaux fonds; ſi les varangues ont beaucoup, ou très-peu d'acculement; les fonds ſont fins, *ſharp floor*, ou plats, *flat bottomed*; ſi elles embraſſent par leurs branches, un grand eſpace, le vaiſſeau a de grands fonds. — L'aſſemblage même de ces varangues, lorſqu'elles ſont encore établies ſeules ſur la quille d'un vaiſſeau en conſtruction, porte le nom de petit-fond. — Lorſque la ſurface extérieure de la carene eſt couverte d'herbes marines ou de coquillages, on dit que le fond eſt ſale. *foul bottom of a ſhip.* — Les voiles ont auſſi dans leur étendue une partie qui eſt

diſtinguée ſous le nom de fond de voile, *foot of á ſail.* C'eſt leur partie inférieure & moyenne : telle *efhiq* (fig. 59, M.) qui eſt le fond du hunier *abdc.* De là vient que le cordage qui fortifie le côté inférieur *cd* eſt nommé ralingue de fond, & les manœuvres qui attachées à cette ralingue ſervent à retrouſſer cette voile au beſoin, portent le nom de cargues-fond ; de là vient auſſi qu'une voile étant carguée comme la miſaine de la fig. (1, V.), la partie pendante, de cette voile, entre les cargues du milieu, reçoit le nom de fond de voile. --- Enfin, dans l'adminiſtration des ports, on diſtingue ſous le nom de bureau des fonds, celui où l'on fait les états, de recettes de deniers, d'acquittement de dépenſes, de paiement des appointemens & ſolde, des marchés, des adjudications, des revues, &c.

FONDRIER. adj. Tel eſt le bois qui étant d'une peſanteur ſpécifique plus grande que celle de l'eau, ne peut pas flotter, ou nager ſur l'eau.

FORAIN. ſ. m. Vuide qui ſe trouve entre des objets arrangés dans l'intérieur d'un vaiſſeau. --- Des bariques placées l'une à côté de l'autre laiſſent entr'elles des forains ou des vuides ; *balks or ſuffers.*

FORAIN. adj. On dit d'une rade qu'elle eſt foraine, *open road*, lorſqu'elle eſt ouverte à la mer & au vent, c'eſt-à-dire, lorſque les vaiſſeaux qui y ſont mouillés ne peuvent y être à l'abri, ni des grands vents ni d'une groſſe mer. --- Un enfoncement dans les terres, tel que *ABC*, (fig. 88, G.) ne mettroit point un vaiſſeau qui y ſeroit retiré à couvert, des lames & de la tempête qui ſeroient dirigés ſuivant *ma*, & par conſéquent ce ſeroit une rade foraine.

FORBAN. ſ. m. Voleur ſur mer. On donne ce nom, & aux pirates, & aux bâtimens ſur leſquels ils naviguent, lorſqu'ils attaquent indifféremment les vaiſſeaux de toutes les nations pour s'en emparer & les piller.

FORCER. v. a. Un vaiſſeau force de voiles, *to crowd ſail*, lorſqu'il déploye toutes les voiles que les circonſtances lui permettent de porter. S'il court alors au plus près du vent, il force de voiles au plus près, *to ſtretch.* --- Si un bâtiment eſt mis en mouvement par des avirons, & ſi les rameurs agiſſent avec toute la force & la viteſſe dont ils ſont capables, il eſt dit forcer de rames, *to pull hard with the oars.* --- Forcer un mât, c'eſt le faire plier outre meſure & de maniere que malgré ſon élaſticité, il ne peut reprendre, ni ſa premiere forme, ni ſa premiere poſition. Un mât preſſé par le trop grand effort des voiles qu'il porte, eſt ſouvent

réduit à cet état, & alors on dit que c'eſt un mât forcé, *wrung-maſt.* — Le vent eſt forcé, lorſque ſa viteſſe eſt extrême, & qu'il exerce une action violente ſur tout ce qui eſt expoſé à ſon impulſion. Dans de telles circonſtances, des bâtimens ſont obligés de courir vent arriere, & alors ils ſont vent arriere forcé. Quand le vent qui d'abord étoit frais, vient à augmenter de viteſſe, on dit auſſi qu'il force : mais il n'eſt dit forcé, ou le temps n'eſt forcé que lorſqu'il oblige les vaiſſeaux de mettre à la cape, voyez Cape, & lorſque ſon impétuoſité le fait nommer tempête, *ſtorm, ſtreſſ of weather.*

FORME. ſ. ſ. *Wet dock.* Les uns nomment forme ce qui par d'autres eſt nommé baſſin. Voyez Baſſin. Cependant le mot forme doit être adopté pour exprimer ſeulement les emplacemens qui dans un même baſſin peuvent recevoir pluſieurs bâtimens. De cette maniere, on diroit d'un baſſin qu'il a deux formes, parce qu'on pourroit y ranger deux vaiſſeaux à la ſuite l'un de l'autre. Cette acception eſt déjà en uſage puiſque dans de tels baſſins, on diſtingue une forme ſupérieure & une inférieure, ſoit à cauſe de leur diſtance à l'ouverture du baſſin, ſoit parce que la premiere a le fond plus élevé que la ſeconde. Introduire un vaiſſeau dans un baſſin, c'eſt le mettre dans un baſſin ou dans une forme.

FORT. ſ. m. Dans un vaiſſeau, ce qui eſt nommé ſon fort ; *extrême breadth of a ſhip*, eſt cette partie, à laquelle correſpondent, les plus étendues de ſes lignes d'eau. C'eſt cette partie qui dans les inclinaiſons latérales d'un bâtiment eſt immergée d'un côté & démergée de l'autre, & qui conſervant ſur toute ſa hauteur des largeurs grandes & conſtantes eſt la principale ſource de la ſtabilité. — Un vaiſſeau qui, ſous l'impulſion du vent, s'incline juſqu'à cette partie, a ſon fort à l'eau, ou donne à la bande juſqu'au fort. — La liſſe qui ceint les couples d'un vaiſſeau en conſtruction, à la hauteur du fort, eſt diſtinguée par le nom de liſſe du fort.

FORT. adj. Le côté d'un vaiſſeau eſt fort, ou ce vaiſſeau eſt fort de côté, *ſtiff ſhip*, lorſque ſa muraille a une grande épaiſſeur. On le nomme tel auſſi, lorſque ſa ſtabilité eſt très-conſidérable, ou lorſqu'il eſt ſuſceptible d'oppoſer une grande réſiſtance aux puiſſances qui tendent à l'incliner. — Un vaiſſeau eſt fort en équipage, ainſi qu'en artillerie, lorſque ſon équipage eſt nombreux & choiſi, & lorſqu'il eſt armé de beaucoup de canons d'un grand calibre.

FORTUNE. ſ. m. Les fortunes de mer, ne ſont autre choſe que les accidens, qu'on eſſuye ſur mer, ou auxquels les navigateurs ſont expoſés. C'eſt ainſi qu'aſſurer un vaiſſeau ou des marchandiſes

contre toute fortune de mer, c'eſt en garantir la valeur à l'aſſuré dans tous les cas où ces objets ſeroient altérés ou détruits dans une campagne déterminée. — Une voile de fortune, *lug ſail*, eſt ainſi nommée parce qu'elle ne ſert qu'accidentellement. C'eſt pourquoi elle eſt ordinairement attachée ou enverguée à une vergue ſeche, ou à celle qui, n'étant deſtinée à porter aucune voile, comme la vergue *cd* d'artimon (fig. 79, M.) & (fig. 1, A.) ne ſert qu'à préſenter des points d'appui aux extrêmités *c* & *d* d'une voile ſupérieure *acdb*. — Les navires qui ſont gréés avec des baumes, portent quelquefois des voiles de fortune. Les ſloops (fig. 28, V.) ont ſouvent une telle voile; & cet uſage fait auſſi donner aux vergues de ces voiles, le nom de vergues de fortune. — Les faux haubans, par une raiſon ſemblable ſont auſſi déſignés par quelques marins ſous le nom de haubans de fortune *ſwiſters*, *preventer ſhrouds*. — Un mât qui eſt employé accidentellement, pour remplacer un mât perdu, eſt auſſi un mât de fortune, *jury maſt*.

Fosse. ſ. f. Dans les ports il y a des foſſes aux mâts, *maſt pond*; c'eſt-à-dire, de longs canaux creuſés exprès pour recevoir des mâts d'approviſionnement & les conſerver dans l'eau de la mer. Pluſieurs de ces foſſes connues, ont de 1200 à 1500 pieds de longueur ſur 80 pieds de largeur & 8 pieds de profondeur; & elles ſont garnies, en divers points de leur longueur d'un appareil de mouton, de ferme & de traverſin pour contenir au fond de l'eau, les mâts qu'elles reçoivent. — Une foſſe ſur le fond, eſt dans un parage de la mer, une cavité ſi profonde au-deſſous du niveau de l'eau, que les ſondes ne peuvent atteindre à ſon fond, tandis que ſur ſes contours, on meſure aiſément la profondeur de l'eau. On donne auſſi le même nom, à toute cavité même meſurable, qu'on reconnoit dans le fond de la mer. Si une telle cavité étoit ſur la ſurface d'un banc, on la nommeroit foſſe ſur un banc, *pitt*. — Dans un vaiſſeau quelques unes des parties les plus baſſes de ſa capacité intérieure, portent le nom de foſſes. Il y a des compartimens dans le fond d'un vaiſſeau qui ſont nommés, foſſe aux cables, *cable ſtage*, & foſſe aux lions, *boat'swain ſtore room*. La premiere *efcd* (fig. 15, P.) eſt placée en QM (fig. 1, P.) au-deſſous de la partie antérieure du faux-pont *xy*, & on y dépoſe les cables des ancres, ainſi que beaucoup d'autres cordages, ſur une plate-forme dont on voit les appuis entre Q & M. La ſeconde *bcda* (fig. 14, P.) eſt ſituée en *y*, (fig. 1, P.) ſur le faux-pont & au-deſſus de la foſſe aux cables. C'eſt là où le maître d'équipage renferme une infinité d'objets qui ſont néceſſaires à l'entretien du gréement d'un bâtiment,

FOUET. *ſ.* m. Treſſe en corde, dont on ſe ſert pour retenir un objet quelconque auquel elle eſt liée par ſon extrêmité, en lui faiſant faire des tours multipliés ſur un point d'appui quelconque. On donne à cette treſſe le nom de fouet, parce que dans l'état où elle eſt, lorſqu'on en fait uſage, elle eſt entortillée, comme le bout d'un fouet ordinaire pourroit l'être, par l'effet du mouvement qui lui ſeroit imprimé. On ſurajoute un tel fouet, qui a quelques braſſes de longueur: 1.° aux eſtropes de quelques poulies (fig. 35, M.) pour les attacher dans certains lieux d'un vaiſſeau; ce qui fait donner à ces dernieres, le nom de poulies à fouet, *tail blocks*; 2.° au bout de quelques boſſes comme en *d*, (fig. 43.) afin qu'on puiſſe en entourer dans pluſieurs points un cable qu'une telle boſſe doit retenir. — De même qu'il y a des poulies à fouet, il y a auſſi des palans à fouet. — D'autres treſſes fortes & longues ſont employées pour retenir un vaiſſeau abattu en carene. Une de leurs extrêmités eſt terminée par un œillet par lequel elle eſt attachée à une boucle fixée ſur le vaiſſeau abattu, & l'autre bout eſt fouetté ou entortillé ſur le cordage ou le garant de l'appareil qui a ſervi à incliner le bâtiment ſur le côté. Ces treſſes ſont des fouets de carene. — Dans le commettage des cordages un peu conſidérables, on ſe ſert d'un fouet qui attaché par un bout à un bâton nommé gâton enveloppe le cordage commis & fixe ainſi le gâton de maniere qu'il peut ſervir alors de lévier pour propager la torſion qui eſt produite par des manivelles éloignées. — Ce tortillement d'un fouet ſur un point d'appui quelconque eſt nommé amarrage à fouet, *lashing of a tail block*. — On donne auſſi le nom de fouet de mât à la partie ſupérieure des mâts d'un vaiſſeau, lorſque foible & très-élevée, elle joue comme le manche d'un fouet dans les vives oſcillations du bâtiment.

FOUETTER. v. a. Lorſqu'on fait tourner le bout d'un cordage libre, ſur un cordage tendu, afin que le frottement l'y retienne & l'empêche de gliſſer, malgré les efforts qui peuvent lui être appliqués; c'eſt fouetter le premier cordage ſur le ſecond. On fouette ainſi des boſſes ſur un cable, ou une poulie ſur un cordage, (Voyez Fouet) en faiſant tortiller le fouet qui les termine autour de ce cable ou de ce cordage. Si ce ſont des garcettes dont on enveloppe en quelques points une tournevire, c'eſt fouetter les garcettes ſur la tournevire. — On dit des voiles, qu'elles fouettent le mât, *to flap black againſt the maſt*, lorſque déployées dans un temps, où le vent eſt trop foible, pour les maintenir tendues conſtamment, on les voit alternativement, s'approcher, battre le mât qui les porte, & s'en éloigner enſuite pour retomber de nouveau, & ſucceſſivement.

FOUGUE. Ce mot ſert à diſtinguer, un mât, une vergue, & une

voile, des autres mâts, vergues, & voiles d'un vaiſſeau. — On nomme mât de perroquet de fougue, *mizen top maſt*, celui qui dans un bâtiment gréé (fig. 1, A.) eſt placé immédiatement au-deſſus & preſqu'au bout du mât d'artimon. C'eſt *cn* (fig. 17, A.) -- On nomme vergue de fougue, celle qui eſt portée par le mât dont on vient de parler. On la voit (fig. 1, A.) & ſéparément en *ab* (fig. 79, M.) --- La voile attachée à cette vergue eſt nommée voile de fougue, ou perroquet de fougue. C'eſt *abdc*; & elle eſt au mât d'artimon, ce qu'eſt un hunier à l'égard du grand mât ou du mât de miſaine.

Four. ſ. m. On donne ce nom à une partie *opq* (fig. 15, P.) de la ſoute aux poudres *tuq*, qui eſt ſéparée du reſte de l'emplacement par une cloiſon *op*, & qui ſert à renfermer des gargouſſes. --- Au reſte, dans un vaiſſeau, il y a un four ordinaire *over*, qui eſt portatif, & qui eſt conſtruit en bois & en briques & fortifié avec des liens de fer. On voit en *d* (fig. 9, P.) le lieu où ce dernier four eſt établi ſous le gaillard d'avant d'un vaiſſeau.

Fourcat. ſ. m. Varangue dont l'accroiſſement eſt très-conſidérable, ou dont les branches forment entr'elles un angle ſi aigu qu'elle préſente dans ſon enſemble la figure d'une fourche. Telles ſont *e* & *f*. (fig. 57, C.) & les couples dont de telles pieces ſont les varangues ſont ceux qui ſont placés aux deux extrémités d'un bâtiment comme on peut le voir (fig. 39, C.) --- De même que les varangues de certains couples reçoivent par leur forme le nom de fourcats, *crotches*, de même auſſi les varangues de porques qui leur reſſemblent ou qui leur correſpondent ſont des fourcats de porques, *crotches of the riders*. --- Lorſqu'on prépare ces fourcats, on les compoſe quelquefois, à cauſe de la difficulté de trouver des bois convenables, de deux pieces réunies par leur épaiſſeur & dont chacune forme une branche de fourcat. On voit en *g*, (fig. 56, C.) une piece compoſante d'un fourcat. De telles pieces ſéparées ſont des demi-fourcats, & leur enſemble eſt un fourcat d'aſſemblage. --- Enfin, on nomme fourcat d'ouverture *loweſt tranſom*, la barre la plus baſſe de celles qui entrent dans la compoſition de l'arcaſſe d'un vaiſſeau. C'eſt celle qui eſt la plus voiſine de *g* (fig. 60, C.) & dont on voit le profil en *o* (fig. 73). Ses branches forment un angle plus ou moins aigu, & leur inclinaiſon a fait donner à cette barre ſeule, le nom de fourcat d'ouverture.

Fourche. ſ. f. Un certain appareil, compoſé de deux longues pieces de ſapin, qui établies dans un plan vertical, ſe croiſent à leur ſommet & s'éloignent l'une de l'autre par leur pied, reçoit le nom de fourche à mâter, parce qu'il eſt employé à élever

des mâts pour faciliter leur établiſſement à bord de certains bâtimens. C'eſt à cet effet qu'à la tête de cet appareil, ſolidement contenu, on attache toutes les poulies & on paſſe tous les cordages qui ſont néceſſaires pour une telle opération. — Il y a des fourches de carene qui ſont de longues perches armées de fourches ordinaires en fer. On s'en ſert pour appliquer le feu, de fagots allumés, ſur les diverſes parties de la carene d'un vaiſſeau dont on veut brûler l'enduit extérieur. — On donne le nom de fourches d'artimon, à des cordages qui ſervent à replier ſur ſa vergue la partie ſupérieure de la voile d'artimon, lorſqu'on veut ſouſtraire cette voile à l'impulſion du vent. (fig. 1, A.) elles reçoivent ce nom, parce qu'attachées ſur le bord vertical & poſtérieur de cette voile, elles ſe partagent en deux branches qui paſſent de chaque côté de la voile pour ſe rendre obliquement à divers points de la longueur de la vergue, & former ainſi une eſpece de fourche. — On nomme auſſi fourche de beaupré, les deux alonges d'écubiers qui de chaque côté du beaupré B (fig. 1, P.) s'élevent juſqu'en *f* pour contenir ce mât latéralement, & l'embraſſer étroitement par une excavation faite dans leur épaiſſeur.

FOURRER. v. a. *To ſerve.* Envelopper un cordage, par des tours preſſés & nombreux d'un petit cordage nommé bitord, & dans un ſens perpendiculaire à la longueur du premier cordage. Un tel entourage ſert à garantir des manœuvres précieuſes, des effets deſtructifs du frottement. On voit en ED (fig. 18, M.) une portion de cordage qui eſt fourré. — On fourre un cable, *to keckle*, dans certaines parties de ſa longueur, qui ſont le plus expoſées au frottement; mais c'eſt en les enveloppant de toile, ou de pieces treſſées en fil carret, ſoit auprès de l'arganeau où le cable eſt attaché, ſoit auprès des écubiers par leſquels il ſort du vaiſſeau.

FOURRURE. ſ. f. *Service.* Les toiles goudronnées dont on enveloppe ou un cable, *rounding*, ou des cordages très-utiles, reçoivent le nom de fourrures, *parceling.* D'autres enveloppes en paillets, *plat*, ſont auſſi des fourrures, ainſi que les tours de bitord dont on recouvre certains cordages, *ſervice.* Voyez Fourrer. — La fourrure d'une vergue, eſt un renfort en bois tel qu'on le voit en E & en *ab* (fig. 15, A.) ou dans d'autres vergues (fig. 19, 20, 21, 22.) Ce renfort eſt néceſſaire dans cette partie de la vergue, parce que c'eſt par ces points qu'elle eſt ſuſpendue, & qu'elle réſiſte aux efforts que la voile qu'elle porte exerce dans chaque point de ſa longueur. — En conſtruction, les charpentiers donnent le nom de fourrures, *furrings*, à des morceaux de bois, de toute ſorte de forme, qu'ils appliquent ſur des pieces de bois, pour réparer les

défectuoſités qu'elles offrent dans leur contour. — Ils nomment fourrures de gouttiere, *water ways*, de fortes ceintures en bois, qu'ils appliquent intérieurement par une face ſur la muraille d'un vaiſſeau, & par une autre ſur le bord d'un plancher ou d'un pont. On voit, (fig. 46, C.) une ſection verticale *icnd* d'une telle fourrure qui eſt accolée par la face *id* ſur la muraille *adm* & qui par l'autre *nd* eſt adenrée avec le bau correſpondant *und*. On voit la même ſection au-deſſus de *x* (fig. 53, C.) ſur le bord du premier pont d'un vaiſſeau de guerre. C'eſt dans ces fourrures de gouttiere que ſont percés les trous qui ſervent de conduit à l'eau qui peut ſe répandre ſur un pont de vaiſſeau. — Les pieces de bois tendres qu'on applique en pluſieurs lieux d'un vaiſſeau pour qu'elles préſentent des ſurfaces moins dures, & moins tranchantes aux cordages qui frottent néceſſairement ſur elles, reçoivent auſſi le nom de fourrures. Il y a de telles pieces *ui* (fig. 38, C.) qui ſont fixées extérieurement, ſous le bord inférieur des écubiers *d* pour la conſervation des cables; il y a, dans le même deſſein, une piece demi-cylindrique, qu'on applique ſur la face poſtérieure du traverſin, *cD* (fig. 35, C.) des bittes *Em*, *Fn*; & ſur la face ſupérieure des porte-vergues, *bl* (fig. 1, P.), ou *sn* & *bn* (fig. 3, P.) c'eſt un doublage en bois tendre qui reçoit le nom de fourrure de bittes & de porte-vergues; cette derniere fourrure préſerve en même-temps des effets du frottement & les porte-vergues & les cordages qui paſſent fréquemment & avec viteſſe ſur ces parties de l'éperon. — Dans la conſtruction de quelques mâts, on place auſſi, ſoit à leur tête, ſoit à leur pied, des pieces de bois ſupplémentaires pour conformer convenablement ces parties, & on les nomme des fourrures de mât. C'eſt ainſi, qu'on donne une forme quarrée au pied *z* (fig. 16, A.) d'un mât de hune *nz*, & qu'on prépare autour de la tête d'un mât inférieur la couliſſe, par laquelle doit paſſer un mât ſupérieur, & qui eſt en partie terminée par les jottereaux.

Fraicheur. ſ. f. On donne ce nom, quelquefois, à un vent très-foible qui n'eſt ſenſible qu'auprès de la ſurface de la mer ou dans les couches les plus profondes de l'atmoſphere; *light air of a wind*.

Fraichir. v. n. *To begin to blow high*. On dit du vent qu'il fraichir, lorſque de foible qu'il étoit, il devient plus fort en prenant des accroiſſemens de viteſſe.

Frais. adj. *Fresh wind*. Un vent modéré, & qui permet de déployer dans un vaiſſeau ſans aucun riſque, toutes les voiles dont il eſt pourvu eſt un vent frais; enſuite les divers degrés de force du vent, ſoit inférieurs ſoit ſupérieurs au vent frais, ſont exprimés par des mots ajoutés au mot frais. C'eſt ainſi que le petit frais, *light gale*, eſt

un vent plus foible que le vent frais, tandis que ceux qui ſont plus forts depuis le vent frais juſqu'à la tempête, ſont exprimés gradativement par joli frais, *genlle gale*, beau frais, bon frais, *fresh gale*, grand frais, gros frais, *hard gale*.

Franc. adj. On dit du vent régnant, qu'il eſt franc, lorſque ſa direction eſt telle, qu'un vaiſſeau peut, avec ſes voiles orientées obliquement à la quille, ſuivre une route déterminée ou propoſée. On donne le nom de franc-bord à l'enſemble de tous les bordages ou de toutes les planches qui recouvrent extérieurement la carene d'un vaiſſeau; *planks of the bottom.* — Dans les corderies, on nomme franc furin ou franc filin, *white hauſer*, un fort cordage, dont les fils ni les torons ne ſont pas goudronnés, parce qu'ils ſont deſtinés à tranſmettre ou à ſoutenir de grands efforts La groſſeur de cette eſpece de cordage varie de cinq à huit pouces. On en fait uſage dans les grands appareils pour les ouvrages des ports, c'eſt-à-dire, pour mâter les vaiſſeaux, pour les lancer à l'eau, pour les carener, pour les tirer à terre, pour les mettre dans les baſſins, &c. — Un terme de commerce maritime eſt celui de franc-tillac, qui eſt le nom du plancher ou du pont ſupérieur, dans un bâtiment de charge.

Franchir. v. a. Un vaiſſeau franchit la rame, *to riſe caſily upon the ſea*, lorſque, dans ſon mouvement progreſſif, ſur une mer agitée il s'éleve facilement, avec les vagues qui viennent à ſa rencontre, ou qu'il rencontre ſur ſa route. — Il franchit un bane, un rocher, un haut-fond, &c. *to force over banck*, lorſqu'il paſſe par-deſſus & au-delà ſans y reſter échoué, après les avoir touchés par quelque point de ſa carene. — Il franchit dans un port, *to ſew in a harbour*, lorſqu'après avoir échoué ou s'être appuyé ſur le fond de la mer, il vient à flotter par l'affluence des eaux apportées par la marée. Si ces eaux qui viennent l'envelopper ne s'élevent que de quelques pieds autour de lui, il eſt dit franchir de N pieds; *ta be ſcwed by N feet*, parce qu'il eſt réellement ſoulevé par une force proportionnée au volume d'eau déplacé, quoique même cette force ne ſuffiſe pas pour le faire flotter. — On franchit à la pompe, *to free ship of water*, lorſqu'à l'aide de cette machine, plus ou moins multipliée, on vient à bout de tirer du fond d'un bâtiment, une quantité d'eau plus grande que celle qui s'y introduit par des aventures accidentelles — Enfin le vent franchit, lorſque ſa direction, d'abord très-peu favorable à la route d'un vaiſſeau, éprouve des changemens avantageux, c'eſt-à-dire, lorſque l'angle d'incidence du vent, ſur les voiles d'un vaiſſeau orientées obliquement à ſa quille. étant d'abord très-foible, devient plus grand, & produit l'accroiſſement de la viteſſe de ce vaiſſeau ſur la route qu'il ſe propoſe de ſuivre.

FRAPPER. v. a. *To fix or lash.* Attacher fixement & à demeure. C'eſt dans ce ſens qu'on dit frapper une poulie. On dit auſſi frapper une manœuvre, pour exprimer qu'elle eſt fixée invariablement par un de ſes points dans un cértain lieu, ou qu'elle y ſait dormant; & c'eſt ce qui diſtingue ce mot frapper, de celui d'amarrer qui ſignifie attacher un cordage en un point quelconque, de maniere qu'il puiſſe être détaché à volonté & à chaque inſtant, ſuivant les variétés ſucceſſives des circonſtances. — Frapper une gournable, ou une cheville de bois, c'eſt la pouſſer ou chaſſer à coup de maſſe dans le trou qui eſt fait pour la recevoir.

FRÉGATE. ſ. f. Bâtiment de guerre, qui n'a qu'un ſeul pont, ou une ſeule batterie entiere, & qui eſt armé d'un nombre de canons au-deſſus de vingt & au-deſſous de cinquante, diſtribués ſur ſon pont & ſur ſes deux gaillards, *frigate of war.* Les frégates ont auſſi un faux-pont, qui avec le pont dont nous avons parlé termine un emplacement néceſſaire pour le logement de l'équipage & pour d'autres convenances. Son gréement eſt ſemblable à celui d'un vaiſſeau à pluſieurs ponts (fig. 1, A.). Les frégates ſont diſtinguées entr'elles par le nombre de leurs canons; elles le ſont auſſi par le calibre de ces mêmes canons. Ainſi il y a des frégates de 8, de 9, de 12 & de 18 ſuivant la force des boulets employés dans leur batterie. — Ce nom de frégates pris généralement, annonce un bâtiment dont la marche eſt rapide & ſupérieure à celle de tout autre bâtiment : c'eſt pourquoi, un gros vaiſſeau, lorſqu'il eſt bon voilier, eſt dit marcher comme une frégate; ou plutôt comme une frégate devroit marcher; car les bâtimens qui ſont dans la claſſe des frégates n'ont pas toujours la qualité de la marche qu'on a eu le deſſein de leur donner.

FRÉGATER. v. a. Un vaiſſeau eſt frégaté, lorſque la forme de ſa carene reſſemble à celle de la carene ordinaire des frégates, *frigate built*, c'eſt-à-dire, que ſes fonds ſont pincés, ou ſes varangues acculées & ſes façons élevées. — Il paſſe auſſi pour être frégaté, lorſque ſon œuvre morte, ou ſa charpente qni domine au-deſſus de l'eau, préſente la forme & l'apparence de celle d'une longue frégate, par une hauteur médiocre, & un air de légéreté, qui déguiſent la force de ce vaiſſeau & le ſont préſumer d'une claſſe inférieure à la ſienne.

FRET. ſ. m. *Freight.* Loyer d'un vaiſſeau, ſoit en partie, ſoit en totalité. — On prend un vaiſſeau à fret, c'eſt-à-dire, à loyer; *to take a ship to fraight*, on le charge à fret. — Payer le fret d'une marchandiſe ou de tout autre objet, c'eſt en payer le port ou les frais de tranſport.

FRÊTER. v. a. *To charter a veſſel.* Donner un vaiſſeau à loyer. — Les conditions d'un tel loyer ſe font ou par mois, ou par voyage, ou par tonneaux, *to charter, by the month, or entire voyage, or by the ton.* — Frêter cap & queue, ou en grand, ou en travers, c'eſt louer un vaiſſeau en entier, *to take to fraight the whole, or by the great; to charter veſſel on the bulk.*

FRETEUR. ſ. m. *Owner of a ship that charters her.* Propriétaire qui donne ſon bâtiment à loyer.

FRISE. ſ. f. Planches ſculptées, qui, dans la compoſition de l'éperon, garniſſent & ornent l'intervalle des aiguilles *ba* & *eu* (fig. 1, P.) ſur chaque face de cette charpente.

FRISER. v. a. Étendre de la friſe ou des morceaux d'une étoffe de laine nommée friſe, ſoit dans les parties, où les pieces qui compoſent la quille d'un vaiſſeau, ſont en contact; ſoit entre les bords des ſabords & de leurs mantelets, afin que l'eau ne puiſſe s'introduire par toutes ces iſſues, & que cette étoffe épaiſſe & élaſtique, lui ferme exactement tout paſſage.

FRONT. ſ. m. Ce nom ſert à diſtinguer, un certain ordre de marche, qui eſt obſervé quelquefois par les vaiſſeaux d'une armée. Des vaiſſeaux ſont, en ordre de front, ou rangés ſur une ligne de front, lorſque cette ligne eſt perpendiculaire à la direction du vent; (fig. 7, E.)

FRONTEAU. ſ. m. *Breaſt work.* Planche ſculptée, dont on recouvre extérieurement la face verticale du barrot ou de la poutre qui termine, en dedans d'un vaiſſeau, ou chacun des gaillards, ou la dunette. C'eſt en *ab* & *ed* (fig. 13, P.) que ſont placés les fronteaux des gaillards, *breaſt work of the quarter deck*, & en *A* celui de la dunette, *Breaſt work of the poop.* — Lorſqu'un vaiſſeau eſt à coltis comme dans la (fig. 38, C.) il a un fronteau de coltis qui regne d'un boſſoir à l'autre ſur le devant du barrot extrême du gaillard d'avant. — Enfin, on nomme fronteau de volée, une certaine ſaillie *o* (fig. 17, C.) ou un excédent de bois qu'on laiſſe ſur la face intérieure de la ferre bauquiere *M* d'un vaiſſeau, pour ſervir d'appui à la volée d'un canon *ab*, (fig. 32.) lorſqu'il eſt à la ferre ou lorſqu'il eſt retiré du ſabord & en dedans du vaiſſeau.

FRONTON. ſ. m. Ornement en ſculpture, qui décore la partie ſupérieure de la poupe d'un vaiſſeau, c'eſt-à-dire, celle qui eſt au-deſſus de la galerie & qui forme le couronnement du tableau ou de cette façade extrême d'un bâtiment.

FUIR. v. a. Un vaiſſeau fuit la lame, lorſqu'il manœuvre pour courir devant elle directement & éviter ſon atteinte; c'eſt pourquoi il fait alors vent arriere, ou court devant le vent : *to run away*,

avec toutes les voiles que les circonſtances lui permettent de déployer avec ſûreté.

Funin. ſ. m. *White hawſer.* Nom général des cordages, blancs, ou faits avec des fils non goudronnés, pour ſervir aux grands appareils employés dans les opérations des ports. C'eſt un tel nom qui diſtingue ces cordages de ceux plus nombreux & plus variés, qui ne ſont compoſés que de fils imbibés de goudron, & qui avec même groſſeur ne ſont pas ſuſceptibles d'une auſſi grande réſiſtance. — Quelquefois ces cordages ſont nommés funins ſeulement, & quelquefois francs-funins.

Fusée. ſ. f. La meche, ou la piece centrale d'un cabeſtan (fig. 29, C.) porte quelquefois le nom de fuſée. Cette piece *bcoe* eſt celle ſur laquelle ſont fixés les taquets tels que *srnu* & d'autres pieces qui achevent la compoſition totale d'un cabeſtan. — Les pommes ou les bourlets qu'on fait en corde ſur divers points de la longueur d'une tournevire comme en *t* & *s* (fig. 43. M.) reçoivent auſſi de quelques marins le nom de fuſées de tournevire. De même certain bourlet, dont on garnit un aviron, dans le point de ſa longueur par lequel il eſt lié au bateau qu'il doit aider à mouvoir, eſt nommé fuſée d'aviron; il ſert à empêcher l'aviron, lorſqu'il eſt abandonné par le rameur, de gliſſer ou de paſſer la bague de corde qui l'attache au tolet.

Fût. ſ. m. *Vane ſtock* Chaſſis léger où l'on encadre une partie extrême d'une banderolle flottante, telle qu'on en voit au ſommet des mâts de la fig. (10, V.). Ce cadre eſt préparé pour tourner au gré du vent, ſur une verge de fer verticale qui termine la hauteur du mât, & lorſqu'il eſt garni de la banderolle c'eſt une girouette. Sans banderolle ce n'eſt qu'un fût de girouette.

G.

GABARE. ſ. f. *Veſſel of Burthen.* Bâtiment de charge ou de tranſport. Il y en a de grandeur & de forme différentes. Les gabares qui ſont employées pour le ſervice de la marine nationale ſont pontées & d'un port aſſez conſidérable ; & ſouvent elles ne diffèrent des flûtes que parce qu'elles n'ont pas de faux-pont. Sur les rivieres, quelques bateaux plats pontés & non pontés qui ſervent au tranſport de marchandiſes ou d'approviſionnemens de tout genre portent auſſi le nom de gabare, *barge.*

GABARER. v. n. C'eſt communiquer un mouvement progreſſif à un bateau ou à un canot, à l'aide d'un ſeul aviron qui eſt alors établi au milieu de ſon couronnement ou de ſa poupe, & dans ſon plan diamétral. Le rameur tourné du côté de la poupe agite cet aviron, en faiſant décrire alternativement de tribord à babord & de babord à tribord, un arc de cercle à ſa partie extérieure ou à ſa pelle ; & la réſiſtance qu'il éprouve dans ce mouvement, ſuffit par l'effort qu'il met à la vaincre, pour pouſſer le canot directement de l'arriere vers l'avant. Cette maniere de ramer que quelques marins appellent goudiller n'exige qu'un ſeul rameur, tandis qu'il faut toujours un nombre pair de rameurs, lorſque les avirons ſont ſur le côté de l'embarcation pour produire une viteſſe progreſſive ſans rotation.

GABARIAGE. ſ. m. Plan de ſéparation de deux membres accollés qui forment un ſeul & même couple. On voit (fig. 89. C.) une branche entiere d'un couple de vaiſſeau, elle eſt compoſée des pieces, *ac*, *cg*, *gi*, *il*, qui ſont appliquées par une de leurs faces ſur la face correſpondante des pieces paralleles *ɔc*, *cd*, *df*, *fh*, *hk*, *km* & le plan de ces faces en contact eſt le gabariage *dfhkl* de ce couple, dont les deux ſuites paralleles d'alonges ſont les deux membres. — Les couples qui dans la fig. (39. C.) ſont établis à leur place reſpective, laiſſent appercevoir un trait qui ſépare les deux membres de chaque couple, c'eſt-à-dire, leur gabariage. Ce mot vient de ce que ce trait de ſéparation eſt toujours exactement égal à celui qui eſt tracé (fig. 2. P,) ſur le plan vertical d'un vaiſſeau ; & pour donner aux pieces compoſantes d'un couple, ce contour extérieur, on forme un gabari ou un modele des courbes repréſentées dans la fig. (2 P.)

GABARIER. v. a. *To mould a piece of a timber.* Donner à l'arrête d'une piece de bois, un contour ou une courbure parfaitement ſemblable à

un patron qui eſt fait exprès en planches minces. Si une piece de bois doit être employée à former la varangue d'un couple, & que *acg* (fig. 60. G.) ſoit le patron du contour extérieur *a c g* de cette varangue; on préſente ce patron ſur une des faces de la piece ébauchée & on donne à une de ſes arrêtes extérieures, la forme *a c g*. S'il s'agit de gabarier une piece de bois pour en faire une alonge de couple, on porte auſſi ſur une de ſes faces le patron *s r g k i* (fig. 51. G.) & on donne à une arrête convenablement ſituée, le contour *g r*; après ce travail, de telles pieces ſont gabariées, ou taillées d'après un patron.

GABARIER. ſ. m. Nom diſtinctif du marin qui commande une de ces gabares dont on fait uſage ſur les rivieres pour le commerce intérieur du royaume. On leur donne auſſi le titre de patron ou maître de gabare. — Un gabarier conduit & dirige ſa gabare, pour le ſervice de laquelle, il loue, ſuivant ſa grandeur, des hommes ou des matelots qui ſont ſous ſes ordres pendant le temps de leur engagement.

GABARIT. ſ. m. *Mould.* Patron, du contour ou de la courbure que doit avoir l'arrête d'une piece de bois. On voit en *acg*, (fig. 60, G.) le gabarit de la varangue d'un couple & (fig. 52.) ceux des alonges d'un couple ſemblable ainſi que de ſa varangue. Le patron de celle-ci eſt *dquca* & *quc* eſt la courbure qu'on doit donner à la piece de bois qui doit être transformée en varangue par un charpentier. D'ailleurs les alonges du même couple qui ſont faites pour être accolées enſemble, ont pour patron *acih*, *fglk*, *hiqp*, *klsr*, *pqut* & leur contour extérieur eſt preſcrit par les courbes particelles & extérieures, *ci*, *gl*, *iq*, *ls*, *qu*. Ces patrons ou gabarits ſont faits de planches minces & leur bord extérieur *ucgilqsn*, eſt déterminé conformément au contour des lignes courbes qui ſont repréſentées dans le plan vertical. (fig. 2, P.) C'eſt ainſi qu'on fait le gabarit du maître couple *ocbanrDfi*; ou le maître gabarit *midship mould*. Cet uſage de faire des patrons de tous les couples repréſentés (fig. 2, P.) a fait donner auſſi à ces mêmes couples le nom de gabarits. C'eſt pourquoi ſi un vaiſſeau eſt d'une forme plus ou moins avantageuſe, on dit qu'il eſt d'un beau ou d'un vilain gabarit; & tracer ces couples ou ces ſections d'un vaiſſeau ſur le plan *fBo*, c'eſt tracer les gabarits de ce vaiſſeau; de là vient auſſi que dans un port, la ſalle ſur le plancher de laquelle, on deſſine, les branches des couples d'un vaiſſeau, dans toute leur grandeur, & ſemblables à ceux qui ſont tracés ſur le plan, (fig. 2, P.) porte le nom de ſalle des gabarits *mould loft*. — On fait les gabarits de toutes les parties principales d'un vaiſſeau, comme ceux d'un

couple. On fait donc ceux, de l'étrave dont le contour eſt *abc* (fig. 56, G.) des liſſes, telles que *afno* (fig. 69.); des eſtains telles que *arn* (fig. 67, C.); des barres de l'arcaſſe telles que *nb*, *up*, *uq*, *ur*, *us*, &c. On voit celui de l'étambot (fig. 54.) Enfin, on fait celui du gouvernail *eudca* (fig. 35, G.) *Clarion*, & c'eſt le ſeul gabarit qui ſoit conſervé & gardé à bord d'un vaiſſeau, pour ſervir à former un nouveau gouvernail lorſque le premier a été emporté ou par la mer, ou par des boulets, ou par quelque choc contre des rochers.

GABAROT. ſ. m. Petit bateau dont la carene eſt très-platte. Toutes ſes ſections horiſontales ſont preſque ſemblables à autant de parallelogrammes, ce qui fait que ſes extrêmités ſont quarrées. Ses faces laterales ſont verticales, & ſes fonds ont une ſurface légérement courbe qui ſe éleve à l'avant & à l'arriere ſous une certaine inclinaiſon à l'horiſon. Conſéquemment à cette forme ſi diſſemblable de celle d'un canot, quoique leur grandeur ſoit peu différente ; un gabarot enfonce peu dans l'eau ſous une charge aſſez conſidérable ; & il ne ſert que dans les ports ou ſur les rivieres au tranſport d'objets quelconques.

GABET. ſ. m. *Vane.* On donne quelquefois ce nom à une pinnule qu'on adapte à certains inſtrumens propres à déterminer en mer la hauteur des aſtres.

GABIE. ſ. f. Treillis en bois, qui reſſemble à une hotte, & qui eſt appliqué ſur un des côtés de la tête des mâts à antennes. On voit (fig. 8. V.) au ſommet des mâts d'une galere, & au-deſſous de la flamme une gabie. Elle eſt propre & deſtinée à recevoir & ſoutenir un matelot qui s'occuppe de quelques opérations relatives aux manœuvres du bâtiment. La figure (53. M.) donne une idée de la forme de la tête d'un mât à calcet, lorſqu'il eſt encore ſans Gabie.

GABIER. ſ. m. Titre diſtinctif de certains matelots eſtimés & précieux, qui dans le ſervice d'un vaiſſeau, ſont diſtribués dans les hunes de ſes mâts ; ce titre eſt fondé ſur la confiance particuliere qu'ils méritent, par leur ſavoir, leur expérience & leur activité. Ils ſont chargés ſpécialement, de prendre ſoin des mâts, des vergues, des voiles & de leurs manœuvres ; de les viſiter chaque jour & de rendre compte de leur état. Ce ſont les gabiers qui enverguent & déſenverguent les voiles, qui prennent des ris, exécutent & dirigent toutes les manœuvres hautes ou les opérations faites au haut des mâts ſous les ordres des officiers du vaiſſeau. — Les matelots qui rempliſſent ces fonctions dans la hune de miſaine, ſont les gabiers de miſaine & ils ſont ainſi diſtingués des gabiers du grand mât & de ceux d'artimon ; *top man.* — Leur nom vient du mot Gabie, qui eſt

auſſi une eſpece de hune adoptée pour les mâts à calcet ou à antennes dans les galeres & antres bâtimens de la Méditerrannée.

GABORD. ſ. m. *Garboard ſtreak.* Nom diſtinctif du bordage, ou de la ſuite de planches qui, faiſant partie de l'enveloppe extérieure d'un vaiſſeau, eſt placé près de la quille, de maniere qu'un de ſes bords eſt reçu dans la rablure de cette quille depuis l'entrave *b* juſqu'à l'étambot *m* (fig. 39, C). On voit près de *g*, & de chaque côté de la quille (fig. 53), la ſection tranſverſale de deux gabords qui paroiſſent ſenſiblement mordre dans l'épaiſſeur de la quille *g* --- Quelquefois on donne à ces mêmes bordages le nom de ribord, au lieu de celui de gabords; mais celui-là doit être conſacré à diſtinguer des gabords, les bordages qui ſont établis immédiatement au-deſſus d'eux, & qui les accompagnent dans toute leur longueur.

GABURON. ſ. m. La piece qui reçoit quelquefois un tel nom, eſt plus connue ſous celui de jumelle de racage. Voyez jumelle.

GAFFE. ſ. f. *Boat hook*, un inſtrument de fer (fig. 40, C) qui a deux branches, dont l'une eſt crochue, & l'autre droite & pointue, avec une douille emmanchée d'un long bâton, eſt ce qu'on nomme une gaffe. On en fait uſage dans les bateaux, canots & chaloupes, pour les pouſſer ou les retenir, ſuivant l'exigence & la convenance des circonſtances On empêche ainſi, ou on modere à volonté le choc & l'approche de ces freles bâtimens, à l'égard de la terre ou de quelques vaiſſeaux; comme auſſi à l'aide de cet inſtrument, on s'accroche au premier point d'appui qui ſe préſente, pour lutter contre l'effort d'un courant, & pour ſe ſurmonter à force de bras, ſi la choſe eſt poſſible & néceſſaire.

GAGES. ſ. m. *Mariners wages.* Salaires des gens de mer ou des hommes qui ſervent ſur les bâtimens de mer. Ces gages ſont fixés ſur les vaiſſeaux de la Nation & ils ſont en raiſon de la capacité de ces hommes, mais ils ſont convenus de gré à gré ſur les bâtimens marchands, entre les hommes de mer & ceux qui les employent. L'équipage d'un navire de commerce, perd tous ſes droits, aux gages convenus, ſi le bâtiment fait naufrage, & il ne lui en reſte que ſur les objets qui peuvent être ſauvés.

GAGNER. v. a. Lorſqu'on parvient à atteindre un port dans une circonſtance critique, c'eſt gagner ce port, *to ſecure a harbour.* On doit entendre de même, l'expreſſion gagner un mouillage ou le mouillage, & ſi on n'y réuſſit qu'après une bordée, ou en courant au plus prés du vent, c'eſt gagner à la bordée. -- Un vaiſſeau gagne au vent, *to get to windward*, ou dans le vent, lorſqu'en dirigeant ſa marche, il s'avance à l'aide du vent & s'approche des points de l'horiſon, deſquels le vent paroît ſouffler. Il ne peut gagner au vent lorſqu'il reſte

reſte ſur la ligne perpendiculaire à la direction du vent, ou lorſqu'il eſt ſans ceſſe entraîné au-deſſous de cette ligne. — Si on compare la poſition de ce vaiſſeau à celle d'un autre vaiſſeau ou d'un objet quelconque, on dit que le premier gagne le vent ou le deſſus du vent, *to gain weather gage of a ship*, *to get the windward*, lorſque par ſa viteſſe, ſa bonne manœuvre & des routes bien combinées il parvient à ſe placer ſur une ligne perpendiculaire à la direction du vent, tandis que le ſecond ſe trouve au-deſſous de cette même ligne. Comme une telle poſition eſt avantageuſe, un vaiſſeau qui l'obtient ſur un autre vaiſſeau eſt dit auſſi, avoir gagné l'avantage du vent, *to gain weather gage of a ship*. — Gagner un vaiſſeau, c'eſt l'emporter ſur lui par une viteſſe ſupérieure & ſe placer en avant de lui, après avoir été en arriere.

GAILLARD. ſ. m. Plancher partiel, qui ne recouvre que l'extrémité du pont ſupérieur d'un vaiſſeau, à une hauteur de cinq à ſix pieds. On a repréſenté, dans la fig. (13, P.) à vue d'oiſeau, le gaillard d'arriere *dci* d'un bâtiment & ſon gaillard d'avant *abo*; & dans la fig. (1, P.) leur hauteur *Rs* au-deſſus du pont ſupérieur. Le premier, *quarter deck*, regne de *nmR*, c'eſt-à-dire, depuis la poupe juſqu'au delà du grand mât, & le ſecond ou celui d'avant *fore caſtle*, s'étend de *fenm*. — Dans un vaiſſeau de guerre ces planchers ou ces gaillards ſont chargés de quelques canons d'un calibre plus foible que ceux des grandes batteries, & on peut juger de leur nombre ainſi que de leur place dans un vaiſſeau de 74, par les ſabords qui ſont percés dans la muraille au-deſſus de ces gaillards. Des lignes ponctuées tracées auſſi ſur cette muraille, indiquent d'ailleurs, les diſpoſitions de pluſieurs chambres, deſtinées au logement d'une partie des officiers de ce vaiſſeau, & établies au-deſſus du gaillard d'arriere, comme la chambre de conſeil qui eſt terminée extérieurement, par une galerie *Rgo*, qui eſt vue de face (fig. 42, C.) — La fig. (3, P.) donne une idée de la charpente du gaillard d'avant, en le préſentant d'un côté recouvert de planches ou de bordages, & de l'autre côté ſans aucun bordage. — Quoique les gaillards d'avant & d'arriere d'un vaiſſeau, ſoient ſéparés par un intervalle *abcd*, *waiſt* (fig. 13, P.) ils communiquent par les paſſe-avans *ad* & *hc*.

GAINE. ſ. f. *Canvaſſ edging*. Ourlet large & plat qu'on fait ſur les bords d'une voile en repliant la toile ſur elle-même. On fait auſſi une gaîne aux pavillons & aux flammes ſur le bord par lequel ils ſont retenus lorſqu'ils flottent au gré du vent; & cette eſpece de renfort rend ces côtés plus ſuſceptibles de réſiſter à toutes déchirures.

GALEASSE. ſ. f. *Galeaſſe*, grand bâtiment à rames & à voiles ; il a reçu ſon nom des Vénitiens qui en ont fait uſage, & ſa forme eſt ſemblable à celle des galeres.

GALERE. ſ. f. *Galley*. Long bâtiment à voiles & à rames. Ses voiles, enverguées ſur des antennes, ſont peu nombreuſes, & ſont portées par deux mâts. Lorſque le temps ne permet pas d'en faire uſage, une galere eſt miſe en mouvement à l'aide de beaucoup d'avirons, (fig. 8, V.) & quelquefois les voiles & les rames ſont employées en même-temps. Les galeres ne naviguent que ſur la mer Méditerranée, & ne conviennent que dans de belles mers.

GALERIE. ſ. f. *Gallery*. Vaſte balcon, *Rgo* (fig. 1, P.) qu'on voit de face (fig. 42, C.) & de profil (fig. 1, A.). Cette galerie eſt ſaillante en dehors de la poupe d'un vaiſſeau à laquelle elle eſt attachée, & elle eſt environnée d'une baluſtrade. Sa plate-forme eſt le prolongement du gaillard, & elle communique ordinairement par deux portes à une ſalle de compagnie nommée chambre de conſeil. Son plan horiſontal eſt repréſenté en *G*, (fig. 7, P.) & elle eſt recouverte à une hauteur convenable par une petite voûte ſaillante qu'on nomme tendelet & dont la ſection eſt *pr* (fig. 1, P.) D'ailleurs elle eſt ornée & ſculptée, comme on peut le remarquer dans le profil qui eſt préſenté (fig. 1, A.) — Tous les bâtimens n'ont une galerie ſemblable, qu'autant qu'ils ſont d'une certaine grandeur ; & ſouvent au lieu de faire exécuter réellement cette galerie de poupe, *ſtern gallery or ballecony*, on ſe contente d'en peindre l'image, ou de la figurer à la place qu'elle occuperoit ſur la poupe. Cette galerie feinte reçoit le nom de fauſſe galerie. — Dans l'intérieur des vaiſſeaux de guerre, & à la hauteur de la flottaiſon, on forme un corridor ſur le faux-pont dans ſon contour. C'eſt *AA* (fig. 14, P.) & il porte le nom de galerie, *gangway of the orlop*. Cette galerie eſt faite pour faciliter l'inſpection & la viſite de la muraille d'un vaiſſeau dans tous les temps, & ſur-tout pendant un combat. Si la muraille vient à être percée par des boulets dans cette partie correſpondante à la galerie, c'eſt-à-dire, aux environs du niveau de l'eau, alors ce corridor étant libre permet de découvrir promptement les ouvertures qui peuvent être faites & donne aſſez d'aiſance pour y apporter les remedes néceſſaires.

GALETTE. ſ. f. *Round and flat ſea biſcuit*. Nom des pains de biſcuit ronds & plats, dont les bâtimens de mer ſont toujours approviſionnés pour la nourriture des équipages, dans les voyages d'une certaine étendue.

GALGALE. ſ. f. Compoſition de chaux, d'huile & de goudron

dont on forme une eſpece de maſtic dans les Indes, pour enduire la carene des vaiſſeaux avant de leur appliquer, un doublage, c'eſt-à-dire, une ſeconde enveloppe faite de planches.

GALHAUBAN. ſ. m. Long cordage qui deſcend du ſommet des mâts de hune ou de perroquet, juſqu'aux porte-haubans d'un vaiſſeau, ſur leſquels il eſt fixé Deſtiné comme un hauban à étayer ces mâts latéralement; cet uſage lui a fait donner le nom de galhauban, *back ſtay*. — On peut aiſément diſtinguer (fig. 1, A.) le lieu & la longueur des galhaubans de tous les mâts partiels & élevés d'un vaiſſeau, & on remarquera qu'ils ſe rendent ſur les porte-haubans de chaque bas-mât, à des points ſitués en arriere des haubans des mêmes mâts. Par cette poſition ils aſſujetiſſent plus parfaitement les mâts auxquels ils ſont liés. Ceux qui étayent les mâts de hune ſont nommés galhaubans de hune, *top maſt back ſtays*, & les autres galhaubans de perroquet, *top gallant maſt back ſtays*. — On nomme galhaubans volans, *preventer back ſtays*, ceux qui ſont ſupplémentaires, & qu'on n'établit que dans des momens de beſoin.

GALION. ſ. m. *Galeon*. Nom général de quelques vaiſſeaux de charge, plus ou moins conſidérables, qui ſont employés dans le commerce de l'Eſpagne, avec les Indes occidentales & avec pluſieurs autres de ſes colonies.

GALIOTTE. ſ. f. *Galliot*. On donne ce nom en Hollande à des bâtimens de tranſport, *dutch galliot* (fig. 18 & 26, V.). Ils ont une mâture aſſez variable, & quelques-uns reſſemblent un peu aux flops. — En France on donne le nom de galiottes à bombes, *bomb catch*, à des bâtimens qui ſont armés d'un ou deux mortiers placés dans leur milieu ſur une plate-forme, (fig. 9, V.); & qui ne portent pas de mât de miſaine, pour faciliter le bombardement par l'avant de ces bâtimens. — Les galiottes à bombes adoptées par les Anglois, ſont gréées d'un mât de miſaine. — Sur la Méditerranée, de petites galeres reçoivent auſſi le nom de galiottes; *quarter galley*.

GALOCHE. ſ. f. *Hollow cleat*. C'eſt le nom de certaines poulies qui ont une caiſſe plus longue que celle des poulies ordinaires (fig. 44 & 47, M.) garnies d'un rouet à une extrêmité, elles ſont ouvertes tranſverſalement ſur une de leurs faces, & au-deſſus desbords de ce rouet, pour laiſſer un paſſage à un cordage qui doit envelopper ce rouet ou en être éloigné à volonté. Lorſque ce cordage eſt dans la galoche, il eſt retenu par le moyen d'une bande de fer à charniere qui croiſe l'ouverture de la caiſſe. Ces ſortes de galoches ſont diſtinguées par le nom de galoches coupées. — Des

poulies qui ont la forme repréſentée (fig. 8 & 13, M.) portent auſſi le nom de galoches. Elles ne ſont pas ceintes dans tout leur contour, comme les poulies ordinaires par un cordage qui leur ſert d'eſtrope, & elles ſont fixées aux lieux où elles doivent être utiles, à l'aide d'un cordage qui paſſe par un trou percé à leur extrêmité. — On donne le nom de galoche à certains rouets qui ſont encaſtrés dans l'épaiſſeur de la muraille d'un vaiſſeau pour faciliter le paſſage de l'écoute de miſaine & de celle de la grand-voile. Ces écoutes ſont dirigées de dehors en dedans d'un vaiſſeau. Des galoches ſemblables ſont auſſi établies ſur le plat-bord & au-bout du gaillard d'arriere ainſi qu'au couronnement des vaiſſeaux pour le paſſage des écoutes de bonnettes, &c. — On donne quelquefois le nom de galoches à des eſpeces de conſoles en bois qui ſervent à l'appui de certains objets dans un vaiſſeau. — Enfin des demi-anneaux en bois ou en fer, qu'on fixe ſur un corps par leurs deux extrêmités, pour ſervir au paſſage & à l'amarrage de divers cordages, portent le nom de galoches, ou de mains de fer.

GALVETTE. ſ. f. Nom de certain petit bâtiment en uſage ſur la côte du Malabar, & qui porte un ou deux canons à ſes extrêmités, ſans en avoir d'ailleurs ſur ſes côtés, pour faire la courſe en temps de guerre.

GAMBE. ſ. f. On donne ce nom à des cordages qui partant des divers points des bords latéraux d'une hune (fig. 76, M.) deſcendent obliquement ſur les haubans du mât inférieur, pour y être attachés & maintenir ainſi non ſeulement cette hune, mais auſſi des caps de mouton par le moyen deſquels ſont roidis les haubans du mât ſupérieur (fig. t, A.) *futtock shrouds*. Cette poſition leur a fait donner par quelques marins le nom de haubans de revers. Chaque gambe (fig. 76, M.) porte à ſon extrêmité un croc de fer qu'on accroche à la queue de fer qui termine l'eſtrope des caps de mouton, placés ſur le bord de la hune (fig. A, M.) & chacune eſt fortement attachée par l'autre extrêmité au hauban inférieur qui lui correſpond, & à la hauteur du trelingage.

GAMELLE. ſ. f. Vaſe de bois compoſé & conformé comme un ſeau ordinaire. Sa grandeur eſt telle qu'il eſt propre à contenir la ſoupe néceſſaire pour ſept hommes, *meſſ*, & l'uſage commun que ces ſept hommes font de cette eſpece de plat, fait dire que ces hommes ſont enſemble à une même gamelle, *to meſſ together*; où qu'ils ſont compagnons de gamelle, *meſſ mates*. — Les éleves de marine font auſſi gamelle ou ſont à la gamelle, lorſque ſéparés de l'état-major, ils mangent enſemble à une table particuliere; & celui d'entr'eux qui eſt chargé de diriger ainſi que d'ordonner les dépenſes de cette table, reçoit le titre de chef de gamelle.

GARANT. f. m. *Fall.* Lorſqu'un palan eſt employé dans une opération, le cordage, qui paſſe ſur les rouets des poulies qui le compoſent ſe rend à la puiſſance motrice, & le bout de ce cordage auquel eſt appliqué cette puiſſance eſt le garant de ce palan, *fall of a tackle or tackle fall.* — Tel eſt le garant, d'une caliorne, *fall of winding tackle*; d'une candelette, *fore tackle fall.* Tel eſt auſſi celui de capon, *cat fall*, qu'on peut aiſément diſtinguer au-deſſous de *mn*, (fig. 10, M.) & qui étant tiré par une puiſſance quelconque ſert à élever la poulie *B* de capon, & par conſéquent l'ancre *tc* qu'elle ſoutient ſuſpendue. Quelques marins donnent le nom de garant à tous les tours & retours d'un même cordage ſur les différentes poulies d'un palan, mais il vaut mieux donner à ces derniers le nom de courans & conſerver à la partie du cordage ſur laquelle la puiſſance agit immédiatement le nom de garant, parce que cette puiſſance par ſon action garantit réellement la continuité ou les progrès de l'effet du palan, tandis que le reſte du cordage court librement dans les poulies. — On dit adverbialement lâcher ou filer en garant, pour dire lâcher doucement, & avec précaution.

GARCETTE. ſ. f. *Gasket.* Treſſe plate d'une largeur plus ou moins grande & terminée en pointe. — Il y a des garcettes de ris, *points or reef lines*; on voit leur forme (fig. 2, M.) & leur place eſt déſignée (fig. 73, M.). Paſſées dans certains trous qui ſont percés ſur la ligne *rm*, de la voile *acdh*, par exemple, (fig. 55, M.) elles ſervent à ſerrer ſur la vergue, les plis de cette voile retroullée, & comme en faiſant cette opération qui tend à ſouſtraire en partie cette voile à l'impulſion du vent, on prend des ris, ces garcettes ou ces treſſes ont été nommées garcettes de ris. Elles ſont multipliées ſur la ſurface d'une voile, afin que cette voile ſoit repliée plus également & plus étroitement ſur ſa vergue. — Des garcettes ſemblables, mais d'une groſſeur plus conſidérable, ſont employées à réunir étroitement le cable d'une ancre mouillée, avec la tournevire lorſque ſeule roidie à l'aide d'un cabeſtan elle ſert à entrainer avec elle ce même cable & à tirer de l'eau l'ancre à laquelle eſt lié le vaiſſeau par ce même cable. On voit dans la fig. (43, M.) un cabeſtan qui eſt enveloppé de la tournevire *y z ntqpfy*, & le cable *vro* qui ſort du vaiſſeau par un écubier, pour ſe prolonger juſqu'à une ancre placée au fond de l'eau. Ce cable eſt lié à la tournevire dans pluſieurs points entre *r* & *o* par le moyen des garcettes qu'on voit en *p*, & ces garcettes ſont nommées à cauſe de leur uſage, garcettes de tournevire, *nippers.* Entourer ces deux gros cordages avec ces garcettes, c'eſt leur appliquer des garcettes : & les réunir étroitement de maniere que mal-

gré les mouvemens du vaiſſeau ils ne puiſſent gliſſer l'un ſur l'autre ; c'eſt faire bonnes garcettes.

GARDE. ſ. f. La ſignification de ce mot eſt aſſez connue, & il ſuffit de dire qu'un officier de garde dans un vaiſſeau eſt celui qui doit obſerver & ſurveiller tous les événemens, intéreſſans ou pour le bâtiment ou pour ceux qu'il renferme. L'Officier, chargé d'un tel ſoin, eſt de garde à bord, *commending officer of the anchor watch.* — Dans un port, le bâtiment où la garde eſt établie ainſi que l'officier qui le commande, eſt un bâtiment de garde, &c. — En conſtruction, on nomme garde, des morceaux de planches dont on fait uſage, pour maintenir momentanément l'aſſemblage de deux pieces de bois, en les clouant ſur l'une & ſur l'autre ; c'eſt auſſi le nom d'une piece de bois, avec laquelle on en fortifie une autre, qui eſt trop foible ou qui a éclaté, ou qui eſt menacée d'une rupture prochaine. — Ce mot Garde ſert à compoſer pluſieurs autres mots. C'eſt ainſi qu'on nomme garde-magaſin, la perſonne qui eſt chargée dans un port de la garde des magaſins généraux & particuliers, dans leſquels on renferme, & des munitions & des approviſionnemens de tout genre, & tous les effets qui appartiennent aux vaiſſeaux déſarmés *ſtore Ke per of the navy.* — On nomme garde-côtes, des citoyens qui ſe chargent de veiller à la garde des côtes de la mer, & qui ſont prêts à ſe réunir pour s'oppoſer à l'invaſion des ennemis ; l'amirauté a auſſi des garde-côtes, pour avertir des naufrages, & prendre ſoin de la conſervation de tous les objets utiles que la mer peut jeter ſur la côte. — On donne le nom de garde-côtes à certains vaiſſeaux de guerre, qui croiſent à peu de diſtance des côtes, pour protéger les navigateurs contre les attaques des ennemis & des corſaires.

GARDE-MARINE. ſ. m. ou garde de la marine, *midshipman.* Tel étoit, avant le miniſtere de M. de Caſtries, le titre des jeunes gens, nommés par le Roi, pour compoſer une compagnie dans chacun de ſes ports, & pour y recevoir, aux frais du gouvernement, toute l'inſtruction théorique, qui étoit propre à les rendre capables de devenir utilement des officiers de marine. Entre ces gardes, qui d'ailleurs étoient embarqués ſur les ſeuls bâtimens du Roi, pour acquérir l'expérience de l'état auquel ils étoient deſtinés ; il y en avoit un certain nombre qui étoient deſtinés à former la garde de l'amiral, ainſi que du pavillon amiral, & on les nommoit gardes du pavillon.

GARDE-CORPS. ſ. m. Barriere établie ſur les bords d'un vaiſſeau ou de ſes gaillards, pour empêcher les hommes de tomber, à la mer, ou du haut des gaillards ſur les ponts. Il y a des garde-corps ou garde-foux le long des paſſe-avants & ſur le fronteau des gaillards ;

ſls ſont formés de longues pieces de bois, qui, à hauteur d'appui, ſont portées horiſonralement par des chandeliers, & reçoivent le nom de liſſes de gardes-corps. — Des cordes tendues à pareille hauteur & parallélement de chaque côté du beaupré, depuis le gaillard, juſqu'au bâton de foc, ſont des garde-corps de beaupré, parce qu'elles ſervent d'appui & de ſauve-garde aux hommes que la manœuvre oblige de s'avancer ſur la longueur de ce mât; *men ropes of the bow ſprit*, On nomme garde-corps de cabeſtan, *ſwifter*, un cordage qui, tourné autour du bout de chaque barre implantée dans la tête de cette machine, ſert à réunir étroitement toutes ces barres enſemble, afin qu'elles ne puiſſent ſortir de leur place.

GARDE-FEU. ſ. m. *match tub.* On donne ce nom dans les vaiſſeaux de guerre, à des boîtes longues & cylindriques en bois, qui ſont deſtinées à renfermer, à l'abri du feu, les gargouſſes qui ſont portées dans les batteries pendant un combat.

GARDE-TEMS. ſ. m. *time piece*, montre ou horloge marine. Sa conſtruction doit être telle que, malgré les mouvemens que la plus groſſe mer peut communiquer à un vaiſſeau, elle conſerve toujours une marche égale & uniforme; c'eſt pourquoi, lorſqu'elle a été montée & miſe à l'heure ſous un méridien donné tel que celui d'un port, elle doit marquer en mer & conſtamment, l'heure qu'il eſt ſous ce même méridien, afin de faire connoître en tout tems la différence de longitude entre le lieu de ce port, & celui du vaiſſeau où elle eſt établie. Cette propriété de garder toujours un même mouvement, ou de garder toujours l'heure du port déterminé, lui a fait donner par les Anglois le nom de garde-tems, qui mérite d'être adopté dans la marine françoiſe, pour indiquer ces montres ſi parfaites, dont l'art a approché, mais qu'il n'a pu encore produire telles qu'elles ſont deſirées par tous les marins.

GARDIEN. ſ. m. Homme chargé de la garde quelconque, ou d'un vaiſſeau ou d'un canot, ou d'un magaſin, ou d'un bureau, &c. — Dans un port, on établit ſur chaque vaiſſeau déſarmé, un homme qui veille à ſa conſervation, à ſa garde & à ſa propreté, ſous le nom de gardien, *keeper*. — Dans un vaiſſeau qui eſt ſur mer, il y a un gardien dans la ſainte barbe, *yeoman of the powder room*, parce que c'eſt là un dépôt de poudres, qui exige une ſurveillance continuelle. Il y a dans la foſſe aux lions, un gardien, *boat's wain yeoman*; c'eſt un homme de l'équipage qui garde & fournit au beſoin tous les objets de conſommation journaliere, en cordages, chandelles, graiſſe, huile, &c. pendant la durée d'un voyage. — Dans la cale, on établit auſſi de ſemblables gardiens. — Les garçons de bureaux,

dans les ports & arſenaux, portent auſſi le nom de gardiens, ainſi que ceux auxquels eſt confiée la garde de certains magaſins.

GARGOUSSIER. ſ. m. Porte-gargouſſe. Dans un combat, les hommes chargés de diſtribuer & porter les gargouſſes par-tout ou elles ſont néceſſaires, ſont nommés des gargouſſiers.

GARNIR. v. a. On garnit un vaiſſeau, en le mettant en état d'être mu à l'aide du vent, c'eſt-a-dire, en lui donnant des voiles, des manœuvres, &c. On dit particuliérement, garnir un mât, une vergue, une voile, *tosa mayt, a rigard*, lorſqu'on veut exprimer tous les moyens employés pour établir les mâts, pour les rendre propres à ſoutenir les vergues & leurs voiles, & pour faciliter toutes les eſpeces de manœuvres que les circonſtances peuvent exiger. --- Garnir un cabeſtan, *to rig the capeſtern*; c'eſt placer les barres ou les leviers avec leſquels on le fait tourner, ainſi que les hommes chargés de cette opération; & garnir un cordage au cabeſtan, c'eſt envelopper ſa cloche (fig. 28, C.) de pluſieurs tours de ce cordage, afin qu'il ne puiſſe gliſſer lorſque le cabeſtan tourne, pour en produire, la tenſion, & l'effet qui doit en réſulter: c'eſt ainſi qu'on garnit la tournevire au cabeſtan, lorſqu'on ſe diſpoſe à lever l'ancre mouillée. --- Garnir un cordage, une manœuvre, c'eſt les recouvrir d'une toile gaudronnée, par deſſus laquelle on fait paſſer des tours ſerrés & multipliés d'un autre cordage, afin que cette enveloppe ſerve à leur conſervation contre les effets du frottement. --- Garnir une jarre, ou en jarre, *to quitt*, c'eſt recouvrir ces grands vaiſſeaux de terre cuite, d'une enveloppe de fils treſſés enſemble; entre ces fils, les uns ſont paralleles à la hauteur de la jarre, & les autres ſont perpendiculaires aux premiers; ceux-ci paſſent alternativement & au-deſſus & au-deſſous des autres, pour former avec eux un tiſſu ferme, ſolide, & propre à amortir les chocs dirigés ſur la jarre qui en eſt entourée. --- Garnir la pomme d'un étay & ſon œillet (fig. 72, N.); garnir les pommes d'une tournevire, c'eſt étendre une treſſe pareille & faite de la même maniere, ſur tout leur contour, afin d'aſſurer la ſolidité de tout l'ouvrage.

GARNITURE. ſ. f. *Standing and running rigging.* Celle d'un vaiſſeau eſt l'aſſemblage de toutes les voiles, manœuvres, poulies, &c. qui ſont néceſſaires pour le mettre en état de naviguer, par le moyen du vent; celle d'un mât, en particulier, comprend tous les objets de cette eſpece, qui ſont deſtinés pour un tel mât. Il en eſt de même de la garniture d'une vergue, & même d'une voile, --- La garniture d'un canon embraſſe tout ce qui peut être utile pour en faciliter l'uſage. --- Le ſupplément de toutes les garnitures précédentes, ou celles qui ſont embarquées ſur un vaiſſeau, pour remplacer les premieres, lorſqu'elles ont été coupées, ou uſées, ou détruites, ſont

nommées garnitures de rechange. --- L'atelier dans lequel on prépare tout ce qui ſert à garnir un vaiſſeau, excepté les voiles, les ancres, les rouets, reçoit le nom d'atelier de la garniture, *rigging-houſe*. --- L'enveloppe qu'on fait encore ſur le contour de l'arganeau d'une ancre, eſt auſſi la garniture de cet arganeau, *pudding*. En conſtruction, on nomme auſſi garniture des morceaux de bois, dont on remplit certains vuides, qui ſéparent des pieces principales, qui entrent dans la compoſition d'un vaiſſeau.

GAROCHOIR. ſ. m. Cordage qu'on ne fabrique plus aujourd'hui dans les corderies du Roi, & qui ne different de tout autre cordage, que parce que les torons qui étoient deſtinés pour le compoſer, étoient tortillés dans le même ſens que l'avoient été leurs fils; tandis que, dans tous les cordages d'uſage, la torſion des torons eſt contraire à celle que les fils ont reçue, afin de moins diminuer leur force & leur élaſticité. Une telle différence oblige de commettre les garochoirs beaucoup plus lâchement que tout autre, pour leur conſerver quelque ſouplеſſe. --- Les garochoirs ou les cordages en garochoir étoient auſſi nommés main-torſe.

GAT. ſ. m. Eſcalier qui facilite la deſcente d'un rivage élevé à la mer, & qui eſt prolongé vers des lieux propres à un embarquement & à un débarquement.

GATTE. ſ. f. *Mauger*. Retranchement fait en arriere des écubiers d'un vaiſſeau, & en avant de ſes bittes, afin de ſervir à retenir les eaux qu'une mer élevée peut introduire par ces écubiers & celles qui découlent des cables, lorſqu'ils rentrent dans le vaiſſeau, en levant les ancres. La cloiſon, dont on voit une portion, *ar*, (fig. 12, P.) ſur la partie antérieure du premier pont d'un vaiſſeau de guerre, s'étend d'une muraille à l'autre, & s'éleve à la hauteur des écubiers; elle eſt maintenue par des bois courbés ou angulaires, dont une branche repoſe ſur le pont, tandis que l'autre eſt appliquée verticalement contre cette cloiſon. --- L'eau qui tombe dans la gatte s'écoule hors du vaiſſeau par des trous quarrés ouverts de chaque côté dans la muraille.

GATTON. ſ. m. Bâton plus ou moins long, au milieu ou au bout duquel on attache l'extrémité d'un fouet; les cordiers s'en ſervent pour faciliter le commettage des cordages, & pour leur donner un tortillement régulier. C'eſt dans ce deſſein qu'ils font faire deux ou trois tours à ce fouet ſur divers points du cordage qu'ils commettent, & dans la partie qui vient d'être commiſe. Alors le gatton, ſe trouvant fixé par les tours de ce fouet, qui ne peuvent gliſſer, ſert de levier aux ouvriers pour forcer le cordage de tourner ſur lui-même & dans le ſens du commettage, & par conſéquent pour

accélérer la marche du cochoir, ainſi que pour la rendre continue & réguliere. Les grands gattons ont quatre pieds de longueur, & le fouet qu'ils portent eſt attaché dans leur milieu; mais il n'eſt fixé qu'à l'extrémité des petits gattons, qui n'ont que douze à dix-huit pouces de longueur. — Il eſt néceſſaire d'employer juſqu'au nombre de ſoixante, les gattons qui ſervent ainſi à propager la torſion communiquée à un cordage par ſes extrémités, & même d'en appliquer quelquefois ſur les élingues, afin de faciliter & d'augmenter le jeu des manivelles, avec leſquelles on entretient la torſion de gros torons, pendant leur commettage.

Gavauche. adj. Déſordonné. Tel eſt un vaiſſeau où regne un dérangement ou un déſordre extrême dans ſes manœuvres, ainſi que dans tous les objets qui ſont à ſon bord.

Gaule. ſ. f. Le bâton de pavillon, ou le petit mât incliné qui, placé ſur l'arriere du vaiſſeau, ſert uniquement à porter ſon pavillon déployé, eſt connu auſſi ſous le nom de gaule d'enſeigne. — De même le bâton qui tient au piſton d'une pompe, & qui ſert à le faire jouer dans le corps de pompe, reçoit auſſi le nom de gaule de pompe.

Gener. v. a. La ſignification commune de ce verbe, qui n'eſt relative qu'aux choſes animées, à été appliquée par extenſion dans la marine, à des choſes inanimées; on gêne une piece de bois, en la tenant ſi ſerrée dans ſa place, qu'elle ne puiſſe prendre aucun mouvement; *to jam.* — On gêne une barrique pour l'aſſujettir parfaitement; on gêne, *towring*, des bordages ſur les couples, pour produire leur application immédiate & ſans intervalle, ſur le contour de ces mêmes couples.

Genope. ſ. f. *Belay.* Attache. On donne ce nom à un cordage un peu gros, qui ſert à entourer & à ſerrer étroitement deux cordages, de maniere qu'ils ne puiſſent gliſſer l'un ſur l'autre, ni ſe ſéparer.

Genoper. v. a. Serrer fortement deux objets, afin qu'ils ne puiſſent gliſſer l'un ſur l'autre; c'eſt étreindre deux cordages, par un troiſieme qui les réunit, en les enveloppant enſemble par pluſieurs tours bien preſſés. — On genope les rides des haubans, pour qu'elles ne puiſſent changer de poſition; un cordage eſt dit être genopé, lorſqu'engagé entre le rouet & la caiſſe d'une poulie, le frottement l'empêche de paſſer & courir librement dans cette poulie.

Genou. ſ. m. Dans la compoſition d'un couple de vaiſſeau, la piece *d f* (fig. 89, C.) qui s'étend & qui eſt accolée en partie ſur une branche *b d* de la varangue, & ſur la premiere alongée *c g*, placée au bout de cette varangue, reçoit le nom de genou de couple, *futtocks of the timbers.* Parmi ces genoux, les uns ſont nommés genoux de fond, *futtocks of the timbers a midſhip*, parce qu'ils appartiennent

aux couples les plus larges, ou à ceux qui correſpondent au milieu de la longueur du vaiſſeau, tandis que d'autres ſont des genoux de revers, *futtocks of the timbers fore and aft*, parce qu'ils font partie des couples placés aux extrémités du bâtiment, & parce qu'ils preſentent leur convexité à ſon intérieur. On voit de ces derniers (fig 59, C.) & leur contour (fig. 2, P.). — Les porques, qui ne ſont que des couples placés en dedans des premiers, ont auſſi des genoux dans le nombre de leurs pieces compoſantes; *futtocks of the riders*. — Dans un aviron tel que *A*, *C*, *B*. (fig. 74, G), on nomme quelquefois genou de rame, la partie compriſe entre la poignée *A* & le point *C*, où l'aviron eſt appuyé ſur le bateau pendant l'action du rameur.

Gens. ſ. m. pl. On donne le nom de gens de mer à tous les hommes dont l'état eſt de ſervir ſur les bâtimens de guerre ou de commerce; *ſeamen*. En France, ils ſont tous enrôlés ou engagés à naviguer ſur les vaiſſeaux de la nation, lorſqu'ils peuvent être néceſſaires; & quelque ſoit le voyage maritime auquel ils ſont appelés, ils reçoivent un ſalaire, ou de la nation, ou du particulier qui les emploie ſur un vaiſſeau; les gens de l'équipage, ſont tous les hommes réunis qui doivent ſe partager & exécuter toutes les parties du ſervice qu'il faut remplir à bord, pour conduire le vaiſſeau à ſa deſtination, ou pour lui faire exécuter les entrepriſes qui ont été l'objet de ſon armement. — Parmi les gens de l'équipage, *mariners*, ceux qui ſont deſtinés à conduire le canot ou la chaloupe, en toute occaſion, ſont les gens du canot ou de la chaloupe; comme ceux qui ont un poſte fixe dans la cale pour la diſtribution journaliere de tous les vivres qu'elle renferme, ſont nommés les gens de la cale.

Gibelot. ſ. m. Piece de bois, fourchue, qui, placée dans l'ouverture & au ſommet de l'angle, formé par les liſſes de l'éperon, en *b* (fig. 1, P. ou *m*, *n* (fig. 3), étend ſes branches ſur les liſſes, eſt liée étroitement avec elles, & ſert à conſolider leur réunion, ou à les maintenir dans leur poſition reſpective.

Girouette. ſ. f. *vanes*. Bande de toile (fig. 8, 11 & 10, V.) dont une partie extrême eſt étendue dans un cadre de bois, & dont l'autre extrémité, beaucoup plus longue, eſt pendante ou flottante au gré du vent. Ce cadre étant monté, par un de ſes côtés, ſur une verge de fer verticale, qui lui ſert d'axe, & autour de laquelle il peut tourner librement, & étant élevé à une certaine hauteur dans l'atmoſphere, comme, par exemple, au ſommet des mâts d'un vaiſſeau, devient une girouette, qui annonce, par la poſition qu'elle prend, la direction apparente ou réelle du vent.

Giſſement. ſ. m. Poſition d'une ligne qui réunit deux objets, à l'égard de la ligne méridienne; *bearing*. Le giſſement d'une partie

des côtes de la mer eſt l'air de vent auquel eſt parallele la direction de la ligne qui réunit les deux extrémités de cette partie de côte. Si cette direction eſt NE ou SO, on dit que le giſſement eſt NE ou SO. --- Le giſſement de deux îles eſt l'air de vent ſur lequel l'une eſt vue de l'autre. Le giſſement d'un écueil eſt déterminé par l'air de vent auquel il eſt relevé, ou ſur lequel il eſt vu de deux points connus. --- C'eſt en obſervant ces giſſemens, & en prenant ces relevemens utiles, que les navigateurs inſtruiſent, ceux qui doivent, après eux, fréquenter les mêmes parages, de la ſituation & des côtes qui bordent certaines mers, & des îles qui les avoiſinent, & des baies, rades ou ports qu'elles préſentent, & des écueils qui ſont à éviter, & de la nature des fonds ou des mouillages, &c.

GIT. Troiſieme perſonne du verbe géſir. On dit de tel objet qu'il gît, à l'égard d'un autre, à certain air de vent, lorſque la ligne qui réunit ces deux objets a la direction de l'air de vent déſigné. --- La côte gît nord & ſud, lorſqu'elle ſe prolonge directement, & au nord & au ſud ; *the coaſt bears N, and, S.* --- Il faut ranger de près un rocher qui git au nord de la côte ; *wich lies, N.*

GLENE. ſ. f. Si on imagine un cordage étendu ou plié en partie en rond, ſur un eſpace plus ou moins étroit, comme on le voit (fig. 43, C.) ; cette couche annulaire eſt une glene. V. Glener.

GLENER. v. a. Plier en rond une partie de la longueur d'un cordage, en lui faiſant faire pluſieurs tours concentriques & ſupérieurs les uns aux autres, de maniere que leur enſemble préſente une forme cylindrique, comme dans la fig. (43. C.). Par cet arrangement, ce cordage peut au beſoin être développé, ſans embarras, dans toute ſa longueur & en ligne droite. Il ajoute auſſi à la commodité, en réduiſant ce cordage, à n'occuper qu'un eſpace circonſcrit dans des bornes étroites. C'eſt ainſi que les extrêmités des manœuvres courantes ſont diſpoſées à bord d'un vaiſſeau, & dans cet état, elles ſont glenées : elles le ſont même ſéparément, afin qu'elles ne ſe mêlent pas, & qu'elles puiſſent ſervir librement les unes indépendamment des autres. --- Lorſqu'un cordage eſt totalement plié en rond, (fig. 43. C.) alors on dit qu'il eſt cueilli ou roué, afin de diſtinguer les cas où cette opération eſt faite ſur la totalité ou ſur une partie de la longueur de ce cordage. --- Un homme ſe propoſe-t-il de lancer au loin le bout d'un cordage ? Il glene ſur ſa main une partie de ce cordage, ou il le plie en longs anneaux qu'il ſaiſit de ſa main par un point de leur contour, & enſuite jetant vers le but propoſé l'aſſemblage de ces anneaux ou cette glene, le bout du cordage y parvient, dans le développement qui ſuccede de la glene entiere ſur l'eſpace qui meſure la diſtance. On ſe prépare de cette

maniere pour envoyer le bout d'une amarre, ou pour laiſſer tomber rapidement le plomb qui ſert à ſonder la profondeur de la mer, &c.

GOELETTE. ſ. f. *Schooner.* Petit bâtiment à deux mâts; (fig. 15. V.) ſon port varie de 50 à 100 tonneaux, & il eſt ſur-tout en uſage dans les belles mers de la Zone Torride. Ses deux voiles principales ont une forme quadrangulaire: celle de l'arriere eſt tendue entre deux eſpeces de vergues, dont l'une ſupérieure eſt un pic & l'autre eſt un gui; mais celle de l'avant n'a pas de gui. Quelquefois, au-deſſus de ces voiles, ſes mâts ſont garnis d'un hunier ou d'une voile de fortune: d'ailleurs ce bâtiment porte pluſieurs focs, & cette voilure le rend très-propre à gagner dans le vent. On en fait uſage pour le cabotage & pour la pêche.

GOLFE. ſ. m. *Gulf.* Large enfoncement dans la mer. Son étendue eſt ſouvent conſidérable; c'eſt-à-dire, que ſa profondeur entre les terres eſt très-grande, & ſon ouverture du côté de la mer eſt très-vaſte. Par exemple, le golfe de Gaſcogne embraſſe tout l'eſpace qui eſt entre le cap finiſtere, le cap lézard & la côte occidentale de France. C'eſt par ces grandes dimenſions, qu'un golfe eſt diſtingué d'une baye.

GONDOLE. ſ. f. *Gondola.* Petit bâtiment de paſſage, qui eſt plus ou moins orné, & qu'on met en mouvement avec des rames. Il eſt en uſage ſur les canaux vénitiens, & le rapport de ſa longueur à ſa largeur eſt plus grand que dans toutes les embarcations de même claſſe chez les autres peuples d'europe.

GONDOLER. v. a. *to ſheer round.* Un vaiſſeau eſt gondolé lorſque ſes extrêmités s'élevent beaucoup au-deſſus de ſa partie moyenne, par une courbure très-réguliere, quoique plus ſenſible que dans les bâtimens ordinaires de même claſſe. On voit (fig. 1, P.) le contour des préceintes *ax tkr* & de leurs paralleles intermédiaires; & ſi on imagine que leur courbure, dans le ſens vertical & ſuivant la longueur du vaiſſeau, augmente davantage, alors elles donnent à ce vaiſſeau une forme gondolée. --- Un vaiſſeau gondolé a une apparence qui flatte la vue; mais alors ſes préceintes, ainſi que ſes bordages qui marquent par leur courbure par leur tonture particuliere, les contours de ce vaiſſeau, dans le ſens de ſa longueur, ne ſont jamais auſſi ſolidement fixés dans leurs extrêmités, que lorſqu'ils ſuivent, ſur la ſurface des couples, la diſtance la plus petite des points où ils aboutiſſent.

GONDOLIER. ſ. m. *Rower and crew of a gondola.* On donne ce nom aux hommes qui conduiſent une gondole & qui la font mouvoir à l'aide de rames, comme on nomme canotiers, ceux qui ont une pareille deſtination dans un canot.

GORET. ſ. m. *Hog.* Eſpece de balai fort roide qui eſt employé à

nettoyer la ſurface extérieure de la carene d'un vaiſſeau, & à la débarraſſer de toutes les herbes, ainſi que des coquillages qui s'y attachent en très-grande quantité pendant un long ſéjour à la mer, & ſur-tout au mouillage ou dans les ports. Ce balai eſt compoſé de balais ordinaires qui ſont placés & ſerrés entre deux planches, & un long bâton ſert à lui faire remplir ſa deſtination. L'uſage en eſt un peu abandonné, parce que ce balai court & roide, en détachant les herbes & les coquillages, arrache auſſi quelquefois l'étoupe qui remplit les joints des bordages; & cet inconvénient de haute importance a fait proſcrire le goret.

GORETER. v. a. *To ſweep.* C'eſt balayer la ſurface extérieure de la carene d'un vaiſſeau à l'aide d'un goret, ou en ſéparer les huîtres & les herbes qui y ſont attachées, parce qu'elles nuiſent à la marche du bâtiment & la rendent plus lente. Voyez goret.

GORGERE. ſ. f. *Cut water.* On donne ce nom à une piece compoſante de l'éperon d'un vaiſſeau; d'autres la nomment taillemer. Elle eſt placée en dehors & dans le prolongement de l'étrave. Sa forme eſt *edc*, (fig. 1. P.). Elle ſe réunit d'un côté à la piece *di* qui eſt le taquet de gorgere, & de l'autre elle s'éleve ſous l'aiguille *ac* qu'elle accompagne dans ſon contour. C'eſt d'ailleurs dans la gorgere que ſont percées les deux mortaiſes longues par leſquelles paſſent les cordages qui ſervent à lier le mât de beaupré avec l'éperon; (fig. 1. A.)

GOUDILLE. ſ. f. Avîron employé ſeul à mouvoir un canot ou une petite embarcation.

GOUDILLER. v. n. Voyez gabarer, dont la ſignification eſt la même.

GOUDRON. ſ. m. *Tar.* Gomme liquide, noire, gluante, qui découle des pins lorſque ces bois ſont préſentés à l'action du feu.

GOUDRONNAGE. ſ. m. Action de goudronner; ſoit en étendant le goudron ſur un corps, ſoit en imbibant de goudron les matieres ſpongieuſes, telles que du chanvre, des fils, des cordages, &c.

GOUDRONNER. v. a. *To black or tar.* Enduire ou imbiber de goudron. On goudronne un vaiſſeau en étendant ſur ſa ſurface du goudron chaud; on en fait de même pour goudronner de la toile, ainſi que des mâts & des vergues, *to pay maſt.* --- On goudronne des fils & des cordages en les trempant dans du goudron liquefié; mais ordinairement les fils ſont goudronnés avec plus de ſoin. On les fait paſſer d'un bout à l'autre dans une auge pleine de goudron; lorſqu'ils en ſortent, on leur fait traverſer les torons d'un cordage où ils ſont preſſés & forcés de laiſſer échapper une grande partie du goudron dont ils s'étoient chargés & qui ne leur eſt pas néceſſaire.

GOUDRONNERIE. f. f. Lieu d'un port où le goudron eſt chauffé & préparé pour les uſages auxquels il eſt deſtiné.

GOUJE. f. f. *Gouge.* Eſpece de ciſeau dont le tranchant a le contour d'un arc de cercle, pour ſervir à faire, dans des bois, ou une cannelure de même forme, ou un canal cylindrique.

GOUJER. v. a Pratiquer une cannelure ſur la ſurface d'un bois quelconque, à l'aide d'un ciſeau nommé gouje; & cette cannelure reçoit le nom de goujure. — Une pomme, ou boule en bois (fig. 62. M.) eſt nommée pomme goujée, parce que ſur la circonférence d'un de ces grands cercles, elle porte un petit canal qui eſt fait pour contenir la corde par laquelle cette pomme doit être fixée dans le lieu d'un vaiſſeau où elle devient néceſſaire. Une telle pomme d'ailleurs, percée diamétralement, ſert, par cette ouverture, de paſſage à certaines manœuvres.

GOUJON. f. m. Cheville de fer qui a une même groſſeur dans toute ſa longueur. Il y a des goujons ronds ou cylindriques: il y en a auſſi qui ſont priſmatiques & triangulaires ou quarrés; (fig. 89. C.)

GOUJONNER. v. a. Fixer, par des goujons, une piece de bois dans une place déterminée.

GOUJURE. f. f. Cannelure. On fait extérieurement ſur les deux larges faces de la caiſſe d'un très-grand nombre de poulies, une rainure longitudinale qu'on nomme goujure, *channel.* C'eſt *nm* (fig. 60. M.) Elle ſert à loger & à maintenir le cordage dont on doit ceintrer la poulie, *nam*, pour qu'elle puiſſe être facilement attachée dans les lieux où elle devient néceſſaire. Voyez eſtrope. — Les caps de mouton, tels que *d*, (fig. 87. M.) portent auſſi une cannelure ou goujure circulaire ſur leur contour ou ſur leur épaiſſeur, dans laquelle eſt reçu le cordage qui les entoure & qui leur forme une eſpece de ceinture, comme on le voit (fig. 87, M.) en *e e* & dans les fig. (B. & A.) — Autrefois les chouquets préſentoient ſur leur face ſupérieure deux cannelures longitudinales, (fig. 34. A.) dans leſquelles étoient maintenues les itagues des baſſes vergues; mais l'uſage de ces itagues ayant ceſſé d'être ſuivi, les chouquets n'ont plus de goujure.

GOULET. f. m. *Strait intrance, or inlet.* Canal étroit & court par lequel la grande mer communique, ſoit avec un port, ſoit avec une rade, &c. — Le courant de la marée eſt très-rapide dans les goulets.

GOUPILLE. f. f. *Fore lock.* Languette courte & faite d'un morceau de fer plat, qui eſt redoublé ſur lui-même. On en fait uſage pour retenir dans ſa place une cheville qui ſert à lier deux pieces de bois qu'elle traverſe, (fig. 89. C.) en introduiſant cette languette dans

un trou pratiqué à l'extrêmité pointue de cette cheville, & en écartant ſes deux levres de maniere qu'elles faſſent autour du trou un bourlet qui aſſure, & le maintien de la cheville, & celui de la languette.

Gournable. ſ. f. *Tree nail.* Cheville de bois de chêne ; ſa forme eſt preſque cylindrique. On ſe ſert de gournables, concurremment avec des clous & des chevilles de fer, pour fixer les bordages ou les planches qui recouvrent la carene d'un vaiſſeau. Et ſi dans cette opération on préfere les gournables aux chevilles de fer & aux clous, c'eſt que ceux-ci ſe rouillent & accélerent la pourriture des membres, & parce que d'ailleurs les gournables ſont d'une peſanteur moins conſidérable.

Gournabler. v. a. Attacher une piece de bois avec des gournables ; & un vaiſſeau eſt gournablé, lorſque toutes les parties qui doivent être fixées par les gournables, ſont établies à la place qui leur eſt deſtinée.

Gournablier. ſ. m. *Mooter.* Ouvrier dont l'art & l'occupation ſont de faire & préparer des gournables pour les bâtimens en conſtruction. Il y a dans les ports de Roi un attelier où ſe réuniſſent des gournabliers, pour ébaucher & finir des gournables.

Gousset. ſ. m. On donne le nom de gouſſet de gouvernail à une ouverture pratiquée, en *x* (fig. 1, P. dans la voûte d'un vaiſſeau, pour le paſſage de la partie élevée du gouvernail. On voit cette ouverture (fig. 42, C,) à l'extrémité ſupérieure de l'étambot, & la partie *be* (fig. 35, G) eſt celle du gouvernail *e a c d b*, qui entre par ce trou dans l'intérieur du vaiſſeau. — On donne plus ſouvent le nom de jaumiere, *helm port*, à cette ouverture, que certains marins nomment gouſſet de gouvernail.

Goutiere. ſ. f. Planche épaiſſe qui eſt placée ſur les bords d'un plancher, c'eſt-à-dire, d'un pont de vaiſſeau, qu'elle concourt à former. On ſait que la fourure de goutiere eſt établie dans l'angle que fait la muraille avec le pont, & depuis l'avant juſqu'à l'arriere ; & on nomme goutieres deux ſuites paralleles de bordages, qui avoiſinent immédiatement les fourures de goutieres. On peut remarquer ces goutieres (fig. 12, P.) dans leur place *nu*, quoiqu'elles ne ſoient pas prolongées d'un bout à l'autre du pont. Si ces bordages ſont diſtingués, par le nom particulier de goutiere, des autres bordages du pont qu'on voit ſur *A D B*, c'eſt parce qu'ils leur ſont ſupérieurs, & en force & en épaiſſeur, & parce qu'ils ſont d'ailleurs particuliérement entaillés vis-à-vis tous les baux avec leſquels ils ſont chevillés, afin de ſervir ſpécialement à maintenir ces derniers dans leur diſtance reſpective. — On établit dans un vaiſſeau des goutieres

ſur les ponts, ſur les gaillards, ſur les paſſavants, parce que de telles pieces contribuent beaucoup à la liaiſon de toutes ſes parties. — D'autres goutieres, nommées goutieres renverſées, ſont auſſi fixées ſous le plancher de la dunette, pour lier les extrêmités des baux avec la muraille du vaiſſeau; parce que, dans cette partie, la gêne que produiroit la préſence des courbes qui ſervent, par-tout ailleurs, à lier les baux au vaiſſeau, en a fait éloigner l'uſage. Si elles ſont dites renverſées, c'eſt qu'étant placées ſous le plancher dont elles fortifient les liaiſons, elles ont une poſition contraire à celle qui leur eſt donnée dans toute autre partie, ſur les ponts ou les gaillards d'un vaiſſeau.

Gouvernail. ſ. m. *Rudder.* Aſſemblage de charpente, qui forme un ſolide preſque priſmatique, dont deux faces paralleles ſont étendues & égales, & dont l'épaiſſeur eſt peu conſidérable, relativement à ſes autres dimenſions; un gouvernail entier eſt repréſenté (fig. 35 & 17, G.). Il eſt compoſé d'une forte piece de chêne *de*, qui ſert de baſe à tout l'aſſemblage, & qui eſt nommée la mêche du gouvernail; c'eſt à cette mêche que ſont ajoutées des pieces de ſapin, qui ſont chevillées avec elle, pour compoſer la partie extérieure & ſaillante *a c e r*, qu'on nomme ſafran, & achever le gouvernail entier *e u b d c a*. Cette partie eſſentielle d'un vaiſſeau eſt enſuite préparée pour être ſuſpendue extérieurement à l'étambot du vaiſſeau, par des gonds dont il eſt garni en divers points de *u b d*, & qu'on voit en *u* (fig. 59. C), afin qu'elle puiſſe tourner à gauche & à droite de l'étambot, pour former au beſoin un angle plus ou moins grand, avec la direction de la quille ou avec celle du plan diamétral du bâtiment. Les pentures qui reçoivent les gonds du gouvernail ſont fixées ſur l'étambot (fig. 35, G.) & le levier ou la barre, à l'aide de laquelle on change la poſition du plan de cette machine eſt *fe* (fig. 35, G.), qui entre, par un bout, dans la tête, ou l'extrêmité ſupérieure de la mêche *du*, du gouvernail. L'uſage du gouvernail eſt de tranſmettre au vaiſſeau qui le porte l'impulſion qu'il reçoit de l'eau environnante, & de lui communiquer un mouvement horiſontal de rotation, qui eſt favoriſé par ſa poſition à l'extrêmité du bâtiment. — L'angle du gouvernail, avec le plan diamétral d'un vaiſſeau, ne peut, dans l'état actuel des choſes, excéder la grandeur de 30 degrés, & cependant cette machine ne paroît ſuſceptible de produire le plus grand effet poſſible, que lorſque cet angle eſt de 45 d. — On fabrique ſouvent ſur l'épaiſſeur extérieure *a c* du gouvernail des vaiſſeaux un canal longitudinal, que l'on regarde bien gratuitement comme propre à augmenter l'action de l'eau ſur ſa ſurface. — Donner un coup de gouvernail, c'eſt, à l'aide de ſa

barre, lui faire préſenter, d'un côté ou de l'autre, ſa ſurface à l'impulſion fluide, lorſque le bâtiment auquel il tient eſt emporté dans l'eſpace. — On dit d'un vaiſſeau qui tourne aiſément ſur lui-même par l'action de ſon gouvernail, qu'il eſt ſenſible au gouvernail ou qu'il lui obéit aiſément. — Si un homme eſt chargé de varier la poſition du gouvernail, en appliquant ſes forces ſur la barre, on dit qu'il eſt au gouvernail, *a hand tho the helm*, & ſi le mauvais temps exige d'employer beaucoup de bras pour cette opération, c'eſt mettre N. d'hommes au gouvernail. — On donne quelquefois le nom de gouvernail de driſſe à ce que d'autres nomment guide pour conduit de driſſe. Voyez guide.

GOUVERNER. v. a. *to ſteer.* C'eſt diriger un vaiſſeau en mouvement ſur un air de vent déſigné, & le ramener à cette direction, lorſqu'il s'en écarte, par le moyen du gouvernail. — La qualité de bien gouverner, eſt celle que les marins deſirent beaucoup trouver dans les vaiſſeaux où ils naviguent; *to answer the helm readily.* Elle conſiſte à obéir vivement à l'action de l'eau ſur le gouvernail, & à faire par conſéquent, dans tous les temps, les mouvemens horiſontaux de rotation, que les circonſtances peuvent rendre néceſſaires. On aura une idée de l'effet du gouvernail, en ſuppoſant que le vaiſſeau *E B F* (fig. 36, G.) ait une vîteſſe progreſſive, qui le porte de *b* en *E*, & que le gouvernail ait la poſition *bn*, qui fait avec le prolongement *br* du plan diamétral *eb*, un angle *rbn*; car alors on voit évidemment qu'en s'avançant avec ſa vîteſſe acquiſe, le vaiſſeau doit ſuivre une route *eq*, c'eſt-à-dire, s'avancer dans l'eſpace, en tournant ſur lui-même. — Gouverner ſur un but déſigné, c'eſt préſenter & maintenir, à l'aide d'un gouvernail, la proue du bâtiment conſtamment dirigée vers ce but. C'eſt dans ce ſens qu'on dit gouverner ſur telle baie, telle rade, tel port; *to ſteer for an place.* — Gouverner ſur ſon ancre, *to ſteer a ſhip to her anchor*, c'eſt préſenter la proue d'un vaiſſeau vers le lieu où ſon ancre eſt mouillée, afin que le cable qu'on tire en dedans du vaiſſeau trouve moins de réſiſtance à ſon paſſage par l'écubier. — Gouverner à N. air de vent, *to ſtand to N point*, c'eſt faire parcourir à un vaiſſeau un eſpace proportionné d'ailleurs à ſa vîteſſe, ſur cet air de vent. — Gouverner au plus près, c'eſt tenir le vaiſſeau dans une poſition telle que le vent venant de la partie de l'avant, faſſe avec ſa longueur un angle de 46 à 34°.; *to keep her to.* — Gouverner où on a le Cap, *to ſteer as you go*, c'eſt maintenir un vaiſſeau ſur la direction qu'il ſuit dans un inſtant déſigné. Gouverner pour s'éloigner de l'ennemi, *to ſteer from the ennemy*; c'eſt faire prendre à un vaiſſeau, à l'aide du gouvernail, la route qui favoriſe davantage ſon éloignement; gouverner un

vaiſſeau, *to wind a ſhip*, & faire gouverner, *to run a ſhip*, ne ſont pas des expreſſions qui ſignifient la même choſe; la premiere indique l'action de l'homme qui agit par ſes propres bras ſur le gouvernail, & la ſeconde n'annonce que l'action d'un homme qui commande au précédent, & qui lui ordonne de porter au beſoin, à droite ou à gauche, la barre du gouvernail. — Un vaiſſeau qui ne peut pas gouverner, eſt celui, ou qui obéit difficilement au gouvernail, ou qui n'a pas aſſez de viteſſe progreſſive pour qu'il en réſulte ſur le gouvernail une impulſion de l'eau néceſſaire pour produire une rotation, ou qui n'a pas aſſez d'eſpace pour tourner ſur lui-même; *thei res no ſteerage way*. — Gouverner à la lame, *to ſteer a ſhip by the ſea*; c'eſt, à l'aide du gouvernail, préſenter la Proue d'un vaiſſeau de maniere qu'il éprouve le moindre effet poſſible de la part des lames qui viennent l'aſſaillir, en ſe ſuccédant réguliérement. — Gouverner dans les eaux d'un vaiſſeau, c'eſt diriger la route d'un vaiſſeau dans les eaux d'un autre vaiſſeau qui le précede. — Comme la barre du gouvernail eſt miſe en mouvement à l'aide d'une roue, ou en appliquant immédiatement les mains ſur ſon extrémité *f* (31, G.), un vaiſſeau eſt dit dans le premier cas, gouverner à la roue, & dans le ſecond, à barre franche. La premiere méthode eſt néceſſaire dans les bâtimens à pluſieurs ponts, & la ſeconde eſt praticable & pratiqué dans les bâtimens inférieurs. L'art de gouverner, *ſteerage*, conſiſte à ſuivre attentivement les mouvemens d'un vaiſſeau, à arrêter ſes rotations horiſontales auſſi-tôt qu'elles commencent à naître, ou qu'elles commencent à l'éloigner de la route qu'il doit tenir; ſouvent il a pour objet d'éviter le choc dangereux, ou des lames ou des écueils; ſouvent il n'eſt aſſervi qu'à la ſeule loi de conſerver le vent dans les voiles, & de prévenir les riſques qui réſulteroient de toute autre poſition.

Grain. ſ. m. Un grain de vent, *ſquall of wind*, *guſt of wind*, eſt un coup de vent paſſager, ſubit & de peu de durée. Les marins expérimentés ſavent prévoir ces changemens violens dans l'état de l'athmoſphere; & lorſqu'ils ſont attentifs à tout ce qui peut les annoncer, ils diſent qu'ils veillent le grain. — Un vaiſſeau qui replie quelque voile aux approches d'un grain, amene pour le grain; & celui qui en eſt enveloppé d'une maniere dangereuſe, eſt chargé par le grain. — Si ce grain eſt impétueux, on dit qu'il eſt peſant, *heavy guſt of wind*, pour exprimer combien le vent preſſe alors avec force les voiles qui ſont expoſées à ſon impulſion. — Dans les chantiers, on donne le nom de grains d'orge à des morceaux de bois dont la figure eſt ſouvent celle d'un priſme triangulaire, & qui ſont deſtinés à remplir des vuides qui ſe trouvent dans de plus grandes

pieces de bois. C'eſt ainſi que dans la compoſition des mâts, on ſupplée aux défauts de dimenſion que peuvent avoir des pieces compoſantes dans quelques points de leur longueur ; & ces eſpeces de tringles quadrangulaires (fig. 15. C.) ne rempliſſent que des vuides ſuperficiels qui ne s'étendent pas juſqu'aux adents des pieces. — Enfin, on nomme grains d'orge des morceaux de bois courts & de la forme repréſentée, (fig. 37. A.) dont on ſe ſert pour maintenir latéralement les pieces de la quille d'un vaiſſeau (fig. 39. C.) lorſqu'elles ſont établies ſur des tins. On cloue ces grains d'orge ſur les tins ſupérieurs de chaque côté de ces pieces ; & ils empêchent ainſi que ces pieces s'écartent de la direction ſur laquelle elles ſont placées, pour former la quille entiere du vaiſſeau qu'on ſe propoſe de conſtruire.

GRAPIN. ſ. m. *Grapling.* Verge de fer, armée, à une extrêmité, de pluſieurs crochets recourbés, & placés réguliérement dans divers plans, comme on le voit (fig. 67. N.) — Les grapins ſervent aux canots, aux chaloupes, aux galeres même, comme les ancres aux vaiſſeaux, *boat grapling, grapling of a galley* ; & leurs crochets, au nombre de cinq ordinairement, ſont déterminés par des pattes ſemblables avec leſquelles ils mordent le fond de la mer, & deviennent propres à retenir ces bâtimens dans une place déterminée. La multiplicité des crochets diſpenſe de la néceſſité de garnir d'un jas ces mêmes grapings, parce que, dans toutes les ſituations qu'ils peuvent avoir en tombant ſur le fond, ils préſentent toujours quelque patte qui eſt prête à s'y enfoncer. — Il y a des grapins d'abordage, *fire graplings*, qui ſont plus légers que les précédens, & dont les crochets ſont pointus ſans être terminés par de larges pattes. Ils ſervent à accrocher l'un à l'autre deux bâtimens ennemis qui veulent ſe combattre de près. C'eſt du vaiſſeau qui cherche cette réunion, que ſont lancés ces grapins dont la fig. (5. M.) donne une idée. Parmi ces grapins, les uns ſont ſuſpendus au bout des baſſes vergues par le moyen de chaines de fer ; & lorſqu'ils ont été lancés ſur un ennemi, lorſqu'ils ſont accrochés à quelques parties du gréement ou du corps du bâtiment, on tire ſur ces mêmes chaînes pour rapprocher un vaiſſeau ennemi de celui qui veut l'aborder. Il y a d'autres grapins dont l'uſage eſt le même, mais qui ne ſont pas ſuſpendus au haut des vergues : ils ſont moins peſans, & on les lance de la main ſur un vaiſſeau ennemi. On les nomme grapins à main ; *hand graplings.* — Enfin, les bouts des vergues d'un vaiſſeau ſont quelquefois armés de piques, ou de fers pointus & arrangés comme ceux qui terminent des hallebardes, c'eſt-à-dire, des croiſſans ſur les côtés, ou des fers recourbés en ſpirales. De telles pointes & leurs croiſſans, en

ſe mêlant parmi les cordages d'un bâtiment voiſin, s'y engagent de maniere à ne pas permettre ſon éloignement ; tels ſont les grapins des bouts de vergue, *ſheer hoocks*.

GRAS. (en) adv. Lorſque deux faces adjacentes d'une piece de bois quadrangulaire doivent former entr'elles un angle plan, dont la grandeur excede 90°, alors on dit que cette piece doit être travaillée en gras pour recevoir la figure qu'elle doit prendre ſous la main de l'ouvrier ; par exemple, ſi, dans la piece *il k pmn* (fig. 62, G.) l'angle *reu* eſt obtus, cette piece a été travaillée en gras dans le point *e* ; comme ſi l'angle *fon* (fig. 50, G.) eſt aigu, cette piece eſt travaillée en maigre, par oppoſition à la premiere opération. — C'eſt pourquoi on dit que les équerrages d'une piece de bois ſont en gras ou en maigre, ſelon que les angles-plans de ſes faces adjacentes ſont obtus ou aigus.

GRATTE. ſ. f. *Scraper*. Petite lame de fer, large, tranchante, plate ou peu épaiſſe, & quelquefois de forme triangulaire (fig. 34, C,). Elle eſt emmanchée, par une douille, à un bâton perpendiculaire à ſon plan, & on en fait uſage pour gratter les planchers, ou les ponts ou les gaillards d'un vaiſſeau, afin d'en détacher toutes les ordures dont ils peuvent être couverts. — Les calfats ſe ſervent auſſi d'un morceau de fer recourbé & emmanché à un bâton, qu'ils déſignent ſous le nom de gratte, pour gratter la carene d'un vaiſſeau, & en détacher le vieil enduit que le feu n'a pu détruire.

GRATTER. v. a *To ſcrape*. Paſſer fortement le tranchant d'une gratte ſur la ſurface, ou des planchers, ou de la carene d'un vaiſſeau, ſoit pour enlever les ordures qui y ſont attachées, ſoit pour détruire l'enduit qui les recouvte.

GRAVE. ſ. f. *Platform of flint*. On donne ce nom à des parties des rivages de la mer ou des rivieres, lorſque s'étendant vers l'eau en pente douce & couvertes de cailloux, elles offrent un ſol ferme dans tous les temps, pour rendre commodes, & l'embarquement & le débarquement des navigateurs ou de toutes ſortes d'objets.

GRÉEMENT. ſ. m. Aſſemblage de toutes les voiles, poulies, manœuvres, &c. dont un vaiſſeau a beſoin d'être pourvu, pour être mu à l'aide du vent ; *rigging* ; *tackles and furnitures*. — De même toutes les choſes de cette eſpece qui ſont particuliérement néceſſaires, ou à un mât, ou à une vergue, ou à un bateau, compoent ce qu'on nomme gréement d'un mât, d'une vergue, d'un bateau, d'une chaloupe, d'un canot, &c.

GRÉER. v. a. *To rigg*. On grée un vaiſſeau, en établiſſant, à leur place reſpective, toutes les parties de ſon gréement. V. gréement. Ainſi on grée un mât, une vergue, une voile, en les garniſſant

de tous les cordages & de toutes les poulies qui deviennent néceſſaires, ou pour leur propre ſoutien, ou pour les uſages auxquels ils ſont deſtinés. — Un vaiſſeau eſt bien ou mal gréé, *not rigged ſhip ſhape*, ſelon l'ordre & la convenance obſervés dans l'établiſſement de toutes les parties de ſon gréement. — Il eſt gréé en quarré, *ſquare rigged*, lorſque ſes voiles, de forme quadrangulaire, reſſemblent à des trapeſes (fig. 1, A.): & il l'eſt en auriques, lorſqu'il porte des voiles de ce nom. V. Aurique. — Si ſa voilure reſſemble à celle qui eſt particuliere aux ſenaux & aux brics (fig. 22 & 23, V.), Il eſt gréé en ſenau ou en bric.

Grelin. ſ. m. *Smal cable*, *wharp*. Cordage compoſé de trois ou quatre auſſieres commiſes enſemble. Il eſt moins gros que les cordages nommés cables, quoique la façon en ſoit la même; & le nom de cable ne lui eſt donné que lorſque ſa groſſeur excede douze pouces; on en imaginera le travail, en ſuppoſant des cordes ordinaires, tortillées enſemble, pour ne faire qu'un ſeul & même cordage. Faire une telle opération, c'eſt commettre en grelin, *cable laid*. Comme les grelins, ainſi que les cables, ſont toujours d'une même longueur de 120 braſſes, on les diſtingue par le nombre de pouces qu'ils ont en groſſeur, *N inches cable*. — Quelquefois on les termine en pointe à une ſeule extrêmité, & alors ils ſont dénommés des grelins en queue de rat, *pointed ſtream cable*.

Grenier. (en) *In bulk*. Un vaiſſeau eſt chargé en grenier, lorſque la ſurface intérieure de ſa cale étant recouverte de nattes ou d'une enveloppe quelconque, on y dépoſe, comme dans un grenier, des monceaux de grain, ou de ſel, ou d'autres objets ſemblables. Un tel grenier eſt ordinairement & par prudence partagé par une cloiſon diamétrale & longitudinale, qui empêche, dans les oſcillations du bâtiment, que la charge ne ſe porte toute entiere d'un même côté. — On donne encore le nom de grenier à une couche de bois & de leſt qu'on établit dans le fond de la cale d'un vaiſſeau, pour ſervir de plate-forme élevée, ſur laquelle on place des marchandiſes, qui, pour être conſervées, doivent être écartées de l'eau, qui s'accumule toujours en volume, plus ou moins grand, dans les parties baſſes d'un bâtiment.

Grillage. ſ. m. Aſſemblage de pluſieurs pieces de bois, qui ſont établies les unes au-deſſus des autres, qui ſe croiſent à angles droits, & qui ſont liées étroitement par des adents, pour former une baſe ſolide aux vaiſſeaux qu'on conſtruit ſur les bords de la mer ou d'une riviere. C'eſt ſur la face ſupérieure de ce grillage ou de ce maſſif qu'on bâtit & qu'on fait gliſſer à l'eau le berceau dont on enveloppe un vaiſſeau dont la conſtruction eſt totalement achevée.

— On voit (*fig.* 39, C.) les tins ou les piles de bois qui ſoutiennent un vaiſſeau pendant le cours de ſa conſtruction ; & ſi on imagine les intervalles de ces tins exactement remplis par des pieces de bois placées dans le ſens, & de la longueur d'un vaiſſeau & de ſa largeur, comme on le voit en *abdn* (fig. 42, C.), depuis le fol juſques ſous la quille de ce vaiſſeau ; on aura l'idée du grillage ſur lequel repoſe un vaiſſeau dans ſon berceau, au moment où il va être mis à l'eau. — Les dimenſions du berceau & ſa pente néceſſaire déterminent ainſi la hauteur variable & les largeurs du grillage dans divers points de ſa longueur.

GROS. ſ. m. Le gros de l'eau, *ſpring tide*, eſt la pleine-mer au temps des ſyzigies de la lune : & on donne un tel nom à ces marées, parce qu'elles ſont plus fortes, ou parce que la mer s'éleve dans ces poſitions de la lune, à une plus grande hauteur que dans ſes quadratures. Le gros d'un mât eſt le lieu de ſon grand diametre, qui eſt ordinairement placé au ſixieme de ſa longueur, à compter du gros bout ou de ſon extrêmité inférieure.

GROSSE. (à la), au lieu de prêter à la groſſe aventure, on dit auſſi, par abréviation, faire un pret à la groſſe. V. Aventure. *To lend money on bottomry or by way of bottomry.*

GROSSIR. v. n. Lorſque la mer s'agite & ſe couvre de lames, dont la hauteur prend ſucceſſivement de nouveaux accroiſſemens, on dit de cette mer qu'elle groſſit, comme on dit qu'elle eſt groſſe lorſque ſes vagues ſont très-élevées

GUÉRITE. ſ. f. *Rim.* Bordage ou planche de chêne ou d'ormeau, qui recouvre un eſpace de peu de largeur ſur les bords antérieurs & latéraux d'une hune *A* (fig. 23, A), pour fortifier l'aſſemblage des planches qui compoſent cette plate-forme. La guerite eſt ici *tmru*, & elle eſt percée pour le paſſage des queues de fer, qui terminent les eſtropes des caps de mouton *A* (fig. A, M.), employés au maintien des mâts de hune. On voit (fig. 76, M.), & le bord d'une hune, & ces caps de mouton à leur place.

GUETTEUR. ſ. m. C'eſt un homme chargé, & d'obſerver, d'un endroit élevé d'une côte, tous les bâtimens qu'il peut découvrir, & de rendre compte de ſes découvertes, ou de les ſignaler au beſoin.

GUEULE-DE-LOUP. ſ. f. Nom d'une entaille angulaire qu'on fait dans l'extrêmité d'une piece de bois, pour qu'elle puiſſe embraſſer l'angle-plan de deux faces adjacentes d'une autre piece. Certaines accores, qui ſervent à étayer un vaiſſeau en conſtruction (fig. 39, C.), ſont terminées de cette maniere pour ſaiſir les liſſes ſur leſquelles leur tête eſt appuyée.

GUI. ſ. m. On donne ce nom, *main boom*, à une eſpece de perche

qui, appuyée par une extrémité ſur le corps d'un mât, ſert à déployer le côté inférieur d'une voile nommée bôme (fig. 15, 18, 19, 23, 27, 28, V.); tandis que le côté ſupérieur eſt lacé avec une autre perche plus petite, qui eſt nommee pic ou corne. — On nomme gui d'un palan, *guy*, un ſecond palan, qui ſert à varier la poſition du premier, & à le faire correſpondre au-deſſus d'un lieu déterminé; tel que l'ouverture d'une écoutille à bord d'un vaiſſeau, &c.; c'eſt ainſi qu'on diſtingue un gui de palan d'étai, un gui de bredindin, &c.

Guibre. ſ. m. *Cut water.* On donne ce nom à toute la charpente qui eſt placée en ſaillie devant l'étrave d'un vaiſſeau; c'eſt *bced* (fig. 1, P.), & c'eſt ce qui eſt nommé éperon par beaucoup de marins. (Voyez Eperon).

Guide. ſ. m. Lorſqu'on fait entrer un vaiſſeau dans un baſſin, on le dirige, par le moyen de certaines marques établies à terre, & ces marques ſont nommées des guides de baſſin. — Dans le gréement d'un vaiſſeau, il y a un guide de conduit de driſſe. C'eſt une barre de fer, qui eſt courte, qui eſt terminée, d'un côté, par un croiſſant, & de l'autre, par un anneau, tandis que, ſur ſa longueur, elle eſt percée de pluſieurs trous. Le galhauban de hune, dans un vaiſſeau, traverſe l'anneau, de ce guide, ſitué horiſontalement, & le croiſſant s'appuie ſur l'itague de hune; d'ailleurs le guide eſt lié à cette itague en divers points, par de petits cordages qui paſſent par des trous, percés dans l'étendue de ce guide; & par cet arrangement le guide a la liberté de gliſſer le long du galhauban, en maintenant conſtamment l'itague qu'on fait agir à une diſtance toujours égale de ce galhauban. Comme cette itague tient à une driſſe, on a nommé cette eſpece d'arc-boutant du nom, de guide de conduit de driſſe, ou de gouvernail de driſſe.

Guidon. ſ. m. *Broad pendent.* Banderolle plus large & moins longue qu'une flamme. Elle eſt terminée (fig. 14, E.), dans ſa partie pendante, par deux pointes bien ſéparées. — On attache ou on envargue un côté de ce guidon à un petit bâton; on l'arbore à la tête d'un mât, & on s'en ſert pour faire des ſignaux, comme pour annoncer dans le bâtiment où il eſt déployé, le commandant des vaiſſeaux qui l'accompagnent.

Guignete. ſ. f. Outil de calfat. Il reſſemble au bec-à-corbin (Voyez Bec) dans ſa forme générale; mais il en differe en ce que, ſans avoir une tête quarrée, ſa lame eſt tranchante ſur ſon bord extérieur. Cet outil eſt employé pour agrandir, ou les joints de deux bordages, ou ceux de deux pieces écarvées enſemble, afin de faciliter l'introduction de l'étoupe, dont on doit les remplir pour fermer toute iſſue à l'eau.

GUINDAGE. ſ. m. Action de guinder un mât ſupérieur, ou de l'élever au bout d'un mât inférieur. Le guindage du mât *za* (fig. 16, A) eſt l'exhauſſement de ce mât au haut du bas mât *bc*. Le guindage eſt auſſi l'action de charger & de décharger les objets qui forment la cargaiſon d'un bâtiment de commerce; & le ſalaire des gens qui l'exercent, eſt nommé frais de guindage. Si l'appareil employé pour élever un fardeau n'eſt pas tel, qu'il y ait une diſtance ſuffiſante ou un intervalle convenable entre les poulies qui ſervent à cette opération, & ſi le fardeau ne peut, par cette raiſon, être élevé à la hauteur demandée, on dit alors qu'il n'y a pas aſſez de guindage.

GUINDANT. ſ. m. On nomme ainſi, dans les voiles de forme triangulaire, telles que les focs & les voiles d'étai, le côté qui eſt déployé le long d'un étai, ou ſur un cordage nommé draille, qui eſt placé ſur un vaiſſeau dans une direction à-peu-près ſemblable à celle d'un étai. Si on conſidere le foc repréſenté (fig. 83, M.), le guindant de cette voile eſt le grand côté *ab* qui porte des œillets pour recevoir autant de bagues dans leſquelles paſſe le cordage deſtiné à ſoutenir cette voile, lorſqu'elle eſt préſentée à l'impulſion du vent. --- Dans la voile d'étai de hune (fig. 82), le guindant eſt *ad*, parce que c'eſt ce côté qu'on étend le long du faux étai du grand mât de hune, &c. --- Toutes les voiles de cette eſpece ſont repréſentées à leur place (fig. 1, A.). --- Les pavillons (fig. 12 & 13, E) ont auſſi un guindant, qui eſt le côté par lequel ils ſont attachés au cordage qui ſert à les déployer; *hoiſt of a ſtag.*

GUINDEAU. ſ. m. Treuil ordinaire. C'eſt, en terme de marine, un cabeſtan horiſontal, dont la forme eſt cylindrique, ou celle d'un priſme à pluſieurs faces. Il roule ſur deux tourrillons qui le terminent, & qui ſont portés par deux montans verticaux.

GUINDER. v. a. Elever à ſa place, dans un vaiſſeau, un mât de hune ou de perroquet, *to ſway up.* --- Si le mât *za* (fig. 16, A.) n'étoit pas établi au bout du mât inférieur *bc*, on ne lui donneroit la ſituation *az*, qu'il a & qu'il doit garder, qu'en l'exhauſſant & en le faiſant gliſſer le long de *bc*, pour l'élever à cette place qui lui eſt aſſignée; & faire cette opération, c'eſt guinder ce mât: lorſqu'elle eſt achevée, ce mât eſt guindé, *top maſt in an end.* — On dit auſſi, par extenſion, guinder un hunier, pour exprimer l'exhauſſement de la vergue d'une voile de hune, & le développement de cette voile, par une telle opération. Ainſi on dit d'un hunier qu'il eſt guindé, *top ſail is a trip*, lorſque ſa vergue eſt élevée à toute la hauteur à laquelle elle peut atteindre, & que cette voile, bien tendue, préſente au vent toute ſa ſurface.

GUINDERESSE. ſ. f. *Top rope.* Gros cordage, qui, dans un vaiſſeau, eſt employé à guinder ou à élever les mâts ſupérieurs à la tête des mâts inférieurs. Attachée au chouquet du bas mât, la guindereſſe paſſe, en *z* (fig. 16, A.), ſur un rouet encaſtré dans le pied du mât qu'il faut guinder, & remonte de là à une poulie qui eſt attachée de l'autre côté au même chouquet. On la roidit à l'aide du cabeſtan, & ſon effet eſt de guinder le mât *az*, ou de l'élever dans la place où il eſt repréſenté. Lorſque les poulies & les rouets ſont multipliés pour une telle opération, la guindereſſe eſt plus longue, & porte le nom de guindereſſe double, tandis que la premiere eſt ſimple ; *ſingle or double top rope.*

GUIPON. ſ. m. Eſpece de pinceau, *mop*, propre à étendre ſur la ſurface d'un vaiſſeau le brai, ou le courai, ou l'enduit dont on le recouvre, ſoit en entier, ſoit dans l'étendue de ſes coutures. Un guipon eſt formé, ou de fils de laine, arrangés en faiſceau, & d'une longueur de cinq à ſix pouces, ou de morceaux quarrés d'étoffes de laine cloués ſur le bout d'un bâton qui ſert de manche.

GUIRLANDE. ſ. f. Dans la conſtruction d'un vaiſſeau, on donne ce nom à de fortes pieces de bois qui croiſent horiſontalement ou obliquement, & l'étrave & les alonges d'écubier, afin de lier étroitement cette extrêmité du bâtiment au reſte de ſa carcaſſe. On voit (fig. 22, C.) en *uqroo*, le lieu d'autant de guirlandes qu'il y a de points indiqués ; & *fag* (fig. 24, C.) donne une idée de leur forme, ainſi que de leur établiſſement. Celle-ci eſt la guirlande qui eſt placée à la hauteur du premier pont ; celles qui ſont inférieures au faux pont, en *b*, *c*, *d*, étendent leurs branches dans des plans plus ou moins inclinés à l'horiſon, comme on peut le remarquer en *y* (fig. 1, P.), & cette poſition devient néceſſaire pour éviter aux pieces qui les compoſent, d'être travaillées & affoiblies, d'après de trop grands équerrages. Les guirlandes des ponts ſervent en même-temps au repos des extrêmités des planches qui recouvrent ces ponts, *deck hook.* — Enfin immédiatement au-deſſous des écubiers, & en dedans des vaiſſeaux, il y a une guirlande qui reçoit le nom de guirlande des écubiers, *breaſt hook*, & qui ſert à réunir à cette hauteur toutes les pieces de la proue, qui ſont expoſées à de grandes ſecouſſes produites par le choc des vagues & la roideur variable des cables. On donne le nom de guirlande, dans l'art de gréer les vaiſſeaux, à l'aſſemblage de pluſieurs tours d'un petit cordage, dont on enveloppe un plus gros cordage (fig. 75, M.), en divers points de ſa longueur & à ſes extrêmités, afin de prévenir la ſéparation des torons qui le compoſent, ou pour conſerver ſon

congréage, c'eſt-à-dire, un autre petit cordage qui eſt logé dans le vuide que les hélices laiſſent entr'elles ; *ſeizing ſnaked.*

GUITON. ſ. m. Dans un vaiſſeau, les hommes chargés de ſa conduite, ſont partagés en pluſieurs détachemens, pour veiller ſucceſſivement à tout ce qui ſe paſſe, & exécuter toutes les manœuvres néceſſaires. Le temps pendant lequel chaque détachement eſt de quart, de garde, ou de ſervice, n'eſt pas le même pendant vingt-quatre heures. Il eſt de ſix heures pour ceux qui commencent la garde, ſoit à midi, ſoit à ſix heures du ſoir, tandis que depuis minuit la garde eſt relevée de quatre heures en quatre heures juſqu'au midi ſuivant. C'eſt cet eſpace de ſix heures, qui a été diſtingué du quart ordinaire, dont la durée eſt de quatre heures, par le nom de guiton. Cet ordre de ſervice, a été imaginé, afin que le tour d'être de garde, revienne, pour chaque moitié de l'équipage, alternativement pendant le jour & pendant la nuit ; & non ſans ceſſe aux mêmes diviſions des vingt-quatre heures du jour.

H.

HABITACLE. ſ. m. *Bitacle, or binacle*, on donne ce nom à une eſpece d'armoire (fig. 33. C.) qui a trois compartimens paralleles dans leur hauteur. De chaque côté, dans l'habitacle, on place un compas de route, ou une bouſſole, qui la nuit eſt éclairée par une lampe ſuſpendue dans le compartiment du milieu. L'habitacle eſt placé dans un vaiſſeau au milieu de ſa largeur & immédiatement ſous les yeux des hommes employés à mouvoir la barre du gouvernail, afin qu'à l'aide de ce gouvernail, le bâtiment puiſſe être dirigé ſans ceſſe ſur l'air de vent qu'il lui convient de ſuivre. La deſtination de l'habitacle, ne permet pas qu'il entre aucun clou ou morceau de fer dans ſa compoſition, & elle exigeroit que les deux bouſſoles qu'il renferme fuſſent à une telle diſtance réciproque, que l'une ne put être plongée dans la ſphere d'activité de ſa voiſine, afin d'éviter toutes les dérivations mutuelles qu'elles peuvent produire.

HACHE-D'ARMES. ſ. f. *Battle axe.* Petite hache, qui ſert aux marins, d'arme offenſive & défenſive dans les abordages. On en voit la forme en *h*, (fig. 59, C.) D'un côté, elle eſt terminée par un tranchant, & de l'autre par une pointe ; & elle eſt emmanchée à un bâton de deux pieds de longueur.

HALAGE. ſ. m. *Traking.* Action de hâler, ou de tirer. — Le chemin que l'on ſuit, ſur le bord de l'eau, lorſqu'on tire après ſoi un bateau flottant, eſt nommé chemin de halage ; *road uſed for traking.* — Les ſalaires des hommes qui ſont employés pour tirer à terre des effets ou des bateaux, ou, &c. ſont nommés frais de halage. — Le déplacement des bois d'approviſionnement dans un port ſe fait par le hâlage de ces bois, &c. — Dans les corderies des ports, on nomme cheville de hâlage, une barre de fer rond, de quelques pieds de longueur, qui eſt terminée d'un côté par un bouton, & qu'on fait ſervir d'axe de rotation aux rouets ou aux devidoirs, lorſqu'on les enveloppe ou lorſqu'on les décharge des fils qui entrent dans la compoſition des cordages.

HALE à Bord. ſ. m. Cordage deſtiné à tirer vers le vaiſſeau tout objet extérieur & éloigné qu'on veut embarquer ; ou qu'on veut rapprocher de ce bâtiment.

HALE-BAS. ſ. m. *Down hall of the ſtay ſail.* C'eſt le même cordage, qui eſt nommé auſſi cale-bas, & qui ſert à faire baiſſer plus facilement, ou les vergues de quelques voiles, ou les voiles d'étai, ainſi que les focs, lorſque ces voiles doivent être ſouſtraites à l'impulſion du vent.

HALE-BREU. ſ. m. Cordage employé à tirer vers le ſommet de la vergue d'artimon, toutes les cargues de la voile de même nom, lorſqu'on ſe propoſe de déployer promptement cette voile & de la débarraſſer des cargues & des cordages qui ſervent à la replier ſur elle-même.

HALER. v. a. *To haul.* Tirer à ſoi avec force, & preſqu'horiſontalement. C'eſt dans ce ſens qu'on dit, hâler un cordage ou une manœuvre courante, *to bouce* ; hâler un palan, *to hale out the tackle*, lorſqu'on tire ſur le cordage de cet appareil ; hâler la bouline, *to hale up the bowling*, les cargue-fonds & cargue-boulines, *to hale up the bount lines and leech lines* ; hâler une bouée, *to haul in the buoy* ; hâler un bout-dehors en dedans, *to rigg, in the boom in* ; toutes ces expreſſions ſervent à indiquer qu'on roidit ou qu'on tend un cordage à-peu-près horiſontal, à force de bras ; & les manœuvres d'un vaiſſeau ſont dites bien hâlées lorſqu'elles ſont convenablement roides ou tendues. — Si des canons préſentés à leurs ſabords dans un vaiſſeau ſont tirés en dedans du bord, alors c'eſt les hâler en dedans. — Si on tire quelqu'objet pour le rapprocher du vaiſſeau où ſe fait l'action, c'eſt hâler à bord, *to haul a board* ; ſi à l'aide de cordelles, pluſieurs hommes ſur le rivage traînent après eux un bâtiment flottant, pour le faire deſcendre ou remonter, une riviere, un canal, &c. c'eſt hâler ce bâtiment, *to track* ; & le com-

mandement d'agir de cette façon, ou de hâler ſe fait toujours en diſant hâle ? *Haul oh ?* --- Remarquons que pour exprimer qu'on roidit un cordage vertical, on dit peter ſur ce cordage, *to round up* au lieu de hâler.

HALER. (Se) v. n. On dit d'un vaiſſeau, qui, étant à la voile & au plus près, gagne au vent ou s'avance vers l'origine du vent, qu'il ſe hâle dans le vent, *to round up*, ou ſimplement qu'il ſe hâle ; & ſi à l'aide d'un cordage attaché à quelqu'objet extérieur il s'approche de cet objet, alors il eſt dit ſe hâler, *to haul or round in.*

HAMAK. ſ. m. *Hammock.* Large & long morceau de toile, qui ſuſpendu à une certaine hauteur & horiſontalement par un faiſceau de cordons divers & attachés à divers points de ſes extrêmités, forme une eſpece de lit où repoſe ordinairement chaque matelot d'un bâtiment. Il y a des hamaks à l'Angloiſe, *cotts*, qui moins ſimples que les premiers, ne ſe replient pas ſur eux-mêmes, par qu'ils ſont maintenus étendus, par le moyen d'un cadre en bois qui eſt placé intérieurement. Cette forme, particuliere à ces hamaks, permet d'y arranger comme dans un lit ordinaire, & un matelat & des couvertures & des draps.

HANCHE. ſ. f. *Quarter of a ship.* On donne ce nom à la partie d'un vaiſſeau, qui eſt en arriere des haubans du grand mât (fig. 1, A. & les coups de canon ou les abordages qui ſont dirigés ſur cette partie, le ſont ſur la hanche du vaiſſeau. --- Le côté de cette même partie qui eſt expoſé au vent qui ſouffle, eſt la hanche du vent. --- De là on doit entendre les expreſſions ſuivantes, aborder un vaiſſeau par la hanche, ſe tenir dans ſa hanche, le canonner par la hanche, &c.

HAUBAN. ſ. m. *Shroud.* Cordage employé dans un vaiſſeau à aſſujettir ſes mâts dans le ſens latéral. Les haubans, ſuivant cett deſtination, embraſſent la tête des mâts & deſcendent de cette hauteur pour venir s'attacher par leur extrêmité & avec toute la roideur convenable, ou ſur les bords des hunes, ou ſur les bouts des barres de perroquet ou ſur les côtés d'un vaiſſeau, ſelon les mâts qu'ils étayent. On voit (fig. 87, M.) une paire de haubans, avec l'œillet formé en *u* pour entourer le ton du mât, ainſi que les caps des haubans de mouton, *d* & *c*. Ceux-ci ſervent à faciliter la tenſion à l'aide d'un petit cordage nommé ride avec lequel on lace deux caps de mouton correſpondans dont l'un tient au bout d'un hauban & l'autre à un point fixe. --- La fig. (1, A.) préſente tous les haubans des mâts partiels d'un vaiſſeau, c'eſt-à-dire, de ſes bas-mâts qui ſont fixés en dehors & ſur le côté du vaiſſeau, en arriere de ces mâts ; les

ſeconds partent du haut des mâts de hune ou de perroquet & ſont attachés ſur les bords des hunes ou ſur le bout des barres. — On les diſtingue les uns des autres par les noms des mâts auquels ils appartiennent, c'eſt pourquoi il y a dans un vaiſſeau, de grands haubans, *main shrouds*, des haubans de miſaines, *fore shrouds*, d'artimon *mizen shrouds*, de hunes, *top shrouds*, de perroquets, *top gallant shrouds*; lorſque tous ces haubans, dans quelques occaſions, paroiſſent ne devoir pas ſuffire à cauſe des grands efforts qu'ils ont à ſoutenir; on leur joint d'autres haubans, nommés par cette raiſon faux-haubans ou de fortune, *preventer ſhrouds or ſwifters*. — On donne quelquefois le nom de haubans de revers à des cordages qui ſont nommés gambes par le plus grand nombre des marins; *foot hook ſhrouds*. — Les cordages dont on fait des haubans, ne ſont ordinairement que des auſſieres; & on croit que s'ils étoient commis en grelins, ils conſerveroient plus aiſément la tenſion qu'on leur donneroit. — Les haubans de beaupré, ſont les cordages qui, inclinés comme ce mât, ſervent à le maintenir dans ſa ſituation, en embraſſant ſa tête, & en venant s'attacher ſur le corps du vaiſſeau ſous les boſſoirs. — Les haubans des minots ou des porte-lofs, tels que *Bi* (fig. 3. P.) ſont ceux qui étayent auſſi ces eſpeces de perches, ſaillantes hors de l'éperon; *ſhrouds for the bumkins*. — Lorſque les bout-dehors, qui ſervent à tendre les côtés inférieurs des bonnettes baſſes, ſont établis à leur place, ils y ſont maintenus par des cordages qui ſont attachés à leur extrêmité & à des points extérieurs de la muraille du vaiſſeau; ces cordages reçoivent le nom de haubans de bout-dehors. — Ordinairement un ſeul cordage ſert à former deux haubans, comme on le voit, (fig. 87. M.) & quelquefois auſſi il n'en fait qu'un qu'on nomme alors hauban ſimple ou impair, *ſwifter*; tandis qu'on donne au premier aſſemblage le nom de paire de haubans, *a pair of ſhrouds*. — Un bâtiment qui doit s'accrocher à un vaiſſeau ennemi, fait quelquefois paſſer ſon beaupré entre les haubans de celui-ci, & alors on dit que par cette maniere de l'aborder, il met le beaupré dans ſes haubans. — Lorſqu'une chaloupe eſt garnie d'un mât, celui-ci eſt auſſi aſſujetti par des haubans qu'on nomme ſimplement haubans de chaloupe.

HAUBANER. v. a. C'eſt étayer avec des haubans; aſſujettir par ce moyen un mât quelconque. Voyez hauban.

HAVRE. ſ. m. *Harbour*. Lieu retiré, qui communique à la grande mer, ſans que ſes lames puiſſent s'y propager. Il ſert de retraite aux vaiſſeaux, & par cette derniere raiſon, & parce qu'ils y ſont à couvert, des grands vents alors interrompus dans leur cours par de hautes-terres environnantes. — Un havre offre aux vaiſſeaux,

plus de sûreté qu'une rade & moins de tranquillité que le séjour dans un port.

Havrer. v. n. Ce verbe est employé quelquefois, pour exprimer l'entrée d'un vaisseau dans un havre ; mais il est peu usité.

Haut. adj. Ce mot entre dans plusieurs expressions particulieres dont il circonscrit la signification. Un vaisseau est haut de bord, lorsque son bord supérieur est fort élevé au-dessus de l'eau, dans son état de flottaison; & il est de haut-bord, *a man of war*, lorsqu'il est, destiné pour la guerre, & à plusieurs batteries — Il est haut-mâté, *over masted ship*, lorsque la hauteur de ses mâts, sort les limites ordinaires ; cemme il est haut accastillé, *round sheered ship*, *deep waisted*, lorsque sa partie qui paroît au-dessus de l'eau, dans l'état de flottaison, a beaucoup d'élévation. De là vient que cette même partie a aussi des portions supérieures qui sont plus élevées, & qu'on nomme les hauts d'un vaisseau, *upper works*. — Il y a des mots composés que le mot haut sert à *former*. Par exemple, on donne l haut-pendu à un nuage noir & isolé, dont la vîtesse annonce celle de l'air où il flotte & présage un coup de vent. Son apparition sert d'avertissement aux navigateurs. On donne celui de haut-fond, *shoal*, à des parties du fond de la mer, qui semblables à des montagnes, sont plus élevées que le sol qui les environne. (Voyez Bas-fond.) — La haute-mer, est tout parage de la mer qui est hors de la vue de toute terre, & qu'on nomme aussi le large; mais la mer haute est celle qui par l'effet du flux acquis toute la hauteur momeatanée qu'elle peut avoir ; ainsi un vaisseau gagne la haute-mer pour s'éloigner des terres, & il attend la mer haute pour entrer dans certains ports. — On dit des terres qui bordent la mer, qu'elles sont hautes, pour exprimer qu'elles s'élevent à une grande hauteur au-dessus du niveau des eaux; & dans un vaisseau on donne le nom de voiles hautes à celles qui sont portées par les mâts de hune & de perroquet, (fig. 1, A.)

Haut. adv. Dans un vaisseau on distingue, comme on le doit, ses diverses parties, par leur situation respective. Ainsi être en haut, *aloft*, c'est être au haut des mâts à l'égard de ceux qui sont, sur le pont ou les gaillards : & être sur ses planchers, c'est être en haut pour ceux qui sont sous les ponts. — L'ancre est en haut, *the anchor is a trip*, lorsque tirée du fond de la mer, elle se trouve élevée jusqu'au bossoir. — Mettre les mâts de hune haut, c'est les exhausser & les établir dans leur place au bout des bas-mâts. — On fait certain commandement dans un vaisseau en disant, tout le monde en haut ? *All hands high?* pour faire monter sur le

pont toutes les perſonnes qui peuvent ſe trouver dans l'intérieur du bâtiment, & qui deviennent néceſſaires dans certaines circonſtances. — S'il faut auſſi que des matelots montent ſur les vergues de hune pour quelques opérations particulieres, on leur en fait le commandement, en diſant, du monde en haut ſur les vergues de hune? *men up, on the top ſail yards.* — Si on doit élever une vergue à toute la hauteur à laquelle elle peut atteindre, on dit de la hiſſer tout haut; il eſt ainſi de beaucoup d'autres uſages du mot haut, qui ſont analogues à ceux qui viennent d'être cités.

HAUTEUR. ſ. f. En conſtruction, on parle de la hauteur, ou de l'étrave, ou de l'étambot, ou des façons, ou des liſſes, ou des lignes d'eau d'un vaiſſeau lorſqu'on veut exprimer la diſtance de leur extrêmité à la face inférieure de la quille. Par exemple, (fig. 22. C.) les perpendiculaires *rs* & *ab* ſont les hauteurs de l'étrave & de l'étambot. On a défini les façons d'un bâtiment, au mot façons; & on en conclura aiſément ce qu'on entend par leur hauteur ou leur élévation, qui eſt la diſtance de leur limite ſupérieure à la quille, *riſing of the ſhip's floor abaet a fore*, & qui eſt à l'arriere plus grande qu'à l'avant. — La hauteur de l'entre-pont dans un vaiſſeau, *height between decks*, eſt la diſtance d'un pont à celui qui lui eſt immédiatement ſupérieur ou inférieur. C'eſt l'intervalle qui les ſépare, meſuré dans le ſens perpendiculaire à la ſurface de ces ponts. — La hauteur des ſeuillets, *depth of the gun ports*, c'eſt la diſtance du bord inférieur des ſabords à la ſurface du pont ſur lequel repoſent les canons auxquels les ſabords ſont deſtinés. — Prendre hauteur en mer, *to obſerve of the ſun altitude*, c'eſt meſurer la hauteur méridienne du ſoleil, ou une hauteur quelconque de cet aſtre & de tout autre aſtre, pour en conclure, ou la poſition du vaiſſeau ſur lequel l'obſervation eſt faite, ou l'heure vraie de l'obſervation, ou tout autre réſultat utile à la navigation. — Cependant on entend très-ſouvent par prendre hauteur, faire une obſervation aſtronomique qui faſſe connoître la hauteur du pole au-deſſus de l'horiſon actuel du vaiſſeau, c'eſt-à-dire, ſa latitude; ſoit parce que ces obſervations conduiſent à ce réſultat, ſoit parce que, pour y parvenir, il faut meſurer la hauteur des aſtres au-deſſus de l'horiſon. C'eſt dans ce ſens qu'on dit d'un vaiſſeau, qu'il eſt parvenu à telle hauteur, lorſque la latitude où il ſe trouve eſt du nombre de degrés de cette hauteur. De même, on eſt à la hauteur d'une iſle, ou d'un port, ou d'une terre particuliere, *to be off an iſland*, &c. lorſque la latitude du vaiſſeau eſt auſſi celle de ces lieux comparés.

HAUTURIER. adj. Les pilotes hauturiers, *ſea pilots*, ſont ceux, dont les fonctions, dans un vaiſſeau qui voyage loin des côtes,

ſont

ſont de déterminer, dans tous les points de la route, la poſition réelle du vaiſſeau ſur le globe, par le moyen de l'obſervation des aſtres. De-là vient qu'on donne le nom de navigation hauturiere à celle qui eſt dirigée ou rectifiée par des obſervations aſtronomiques; & qui, par cette raiſon, eſt diſtinguée du cabotage, parce qu'elle a pour objet des routes prolongées loin des côtes & à travers les plus vaſtes mers.

Heaume. ſ. m. On donne, mais très-rarement, ce nom au gouvernail des petits bâtimens.

Heler. v. a. *To hail.* Appeller de la voix. Lorſqu'on hele un bâtiment quelconque en mer, c'eſt pour rendre attentif aux queſtions qu'on fait à ceux qui ſont ſur ce bâtiment, & pour en obtenir des réponſes qui ne portent ordinairement que ſur le nom, la deſtination, & la poſition de ce bâtiment. — On hele enfin un vaiſſeau pour lui adreſſer tout ce que les circonſtances peuvent engager à lui dire.

Herminette. ſ. f. *adj.* Outil tranchant des charpentiers de vaiſſeaux, *a* (fig. 59. C.) Il eſt terminé d'un côté par un marteau, & de l'autre par une lame épaiſſe, coupante, large & recourbée. Cet outil, enmanché à un bâton de 3 à 4 pieds de longueur, forme ce qu'on nomme une herminette. Lorſque la lame eſt recourbée dans le ſens, non-ſeulement de ſa longueur, mais auſſi de ſa largeur, on la nomme herminette courbe ou goujée; *hollow adj.* On s'en ſert pour travailler des pieces de bois, qui n'ont beſoin que de légeres réductions dans leurs dimenſions; & les charpentiers de vaiſſeaux l'employent avec aſſez d'art, pour polir & applanir avec une certaine perfection, les faces d'une piece de bois.

Hernier. ſ. m. Morceau de bois préparé comme le bois d'araignée, (fig. 49. M.) & qui préſente ſur divers points de ſa longueur des trous multipliés, par leſquels on fait paſſer des cordons qui ſaiſiſſent le faitage d'une tente, afin de la ſoutenir à une hauteur déterminée. Ce hernier porte à ſa tête un rouet qui y eſt encaſtré, & ſur lequel on fait paſſer un cordage propre à l'élever à la place où il doit être établi.

Herpes. ſ. f. *Rails of the head.* On donne ce nom, comme celui de liſſes de l'éperon, à de longues pieces de bois recourbées dans leur longueur, qui ſervent à lier en partie, au corps d'un vaiſſeau, l'éperon qui eſt placé devant ſon étrave. On voit (fig. 1. P.) dans *b l*, *b a*, & dans les pieces intermédiaires qui, partant du point *b*, ſe rendent entre *a* & *b* ſur la joue du vaiſſeau, les liſſes de l'éperon *b c e d.* la fig. (3. P.) fait connoître, ſous un autre point de vue, par la projection de ces liſſes *b n*, *s n*, &c.; que de chaque

côté de l'étrave il y a des herpes ſemblables, qui d'ailleurs deviennent très-ſenſibles dans les (fig. 1. & 86. M.) Elles forment, comme on le voit, des barrieres placées ſur le contour de l'éperon, en même-temps qu'elles ſervent à ſon ornement, par la ſculpture & la peinture dont leur face extérieure eſt décorée. — Dans quelques bâtimens de la méditerranée, les herpes forment elles-mêmes une plate-forme triangulaire, (fig. 14 & 16. V.) qui eſt néceſſaire pour rendre faciles les manœuvres des voiles de l'avant.

Heu. ſ. m. *Hoy.* Petit bâtiment hollandois, (fig. 36. V.) Il a un grand mât portant une voile à livarde, avec un tapecul ou un petit mât ſur l'arriere. Sa carene eſt peu façonnée, afin qu'il ſoit propre à naviguer ſur des eaux peu profondes. Il ſert pour le tranſport d'objets quelconques, à de petites diſtances.

Heure! (à la bonne-) adv. Réponſe, qui eſt faite ordinairement par l'équipage d'un vaiſſeau, aux ordres qui lui ſont ſignifiées par ceux qui le commandent, & par laquelle il annonce hautement & ſon obéiſſance, & ſes diſpoſitions à exécuter promptement ce qu'on attend de lui.

Heuse. ſ. f. Nom du piſton d'une pompe de vaiſſeau. La heuſe, *box of a pump*, eſt une eſpece de boîte cylindrique, (fig. 24. C.) qui eſt percée longitudinalement & garnie d'une ſoupape, pour laiſſer un paſſage à l'eau lorſqu'elle monte dans le corps de pompe. Ce piſton eſt attaché à une verge de fer, ou à une gaule de ſapin qui ſert à le mouvoir; c'eſt pourquoi ou il eſt terminé par un coin qui eſt ſaiſi par la pince de la verge de fer, ou il reçoit dans une entaille l'extrêmité de la gaule. — Comme ce piſton ſert à faire le vuide dans une partie de la pompe, ſes contours ſont couverts d'un cuir enduit de ſuif qui ferme tout paſſage à l'air & facilite le jeu de la heuſe.

Hiloire. ſ. f. Entre les planches dont on recouvre les poutres ou les baux qui compoſent la carcaſſe du pont d'un vaiſſeau, & qu'on voit étendues ſur la ſurface de la moitié d'un pont en *ADB* (fig. 12. P.), il en eſt quelques-unes qui ont une épaiſſeur plus conſidérable que celle des autres, & dont la place eſt déterminée pour fortifier la charpente générale d'un tel pont. C'eſt à ces bordages plus épais qu'on donne le nom d'hiloires de pont, *bending ſtrake of a deck*, & on en voit une portion ſur la moitié *AGBud*. Un rang de ces hiloires s'étend ſur ce pont, en raſant le bord latéral des écoutilles telles que *f*, & l'autre rang eſt placé entre la mu aille & le premier rang. Ces diſpoſitions ſont répétées ſur l'autre moitié de pont *ADB*; & ſi les premieres ne ſont pas prolongées dans toute l'étendue du pont, c'eſt pour mieux laiſſer appercevoir les pieces

qu'elles recouvrent & qu'elles croiſent dans leurs cours. Lorſque le pont eſt entiérement planchéié, les faces ſupérieures de ces hiloires ſont de niveau avec celle des autres bordages collatéraux ; & ſi on leur donne un excès d'épaiſſeur, c'eſt afin de fournir à des entailles par leſquelles ces hiloires ſont accrochées aux baux ſur leſquels elles ſont clouées. C'eſt par cet arrangement, qu'elles deviennent un moyen de liaiſon ajouté à tant d'autres qui ſont employés pour donner de la ſolidité à la conſtruction d'un tel pont. Chaque rang d'hiloires eſt compoſé de deux ſuites paralleles de planches. — Il y a des hiloires ſemblables ſur le premier comme ſur le ſecond pont d'un vaiſſeau, ainſi que ſur ſes gaillards, & on les voit dans les fig. (10. & 11. P.) qui ne préſentent que ces ſeuls bordages à cauſe de leur importance. Ces hiloires ſont diſtinguées entr'elles par les noms des planchers auxquels elles appartiennent : de ſorte qu'il y a dans un vaiſſeau des hiloires de pont & de gaillards. — On donne le nom d'hiloires de paſſe-avant à de pareilles planches qui s'étendent de *h* en *g* (fig. 10.) ſur les paſſe-avants d'un vaiſſeau, *roof trees*. — Des bordages ſemblables ſont auſſi établis au milieu des ponts & ſous leurs baux pour lier ces baux entr'eux, ainſi que pour offrir aux épontilles inférieures des mortaiſes qui reçoivent & maintiennent la tête de ces étançons. On voit ces hiloires (fig. 1. P.) dans les eſpaces 5, 6 & 7, & on remarquera qu'elles ne s'étendent que d'une écoutille à la ſuivante. Leur poſition, relativement aux hiloires des ponts dont on a parlé précédemment, leur a fait donner le nom d'hiloires renverſées ; & on en voit une qui eſt iſolée en *ɛ ɛ* (fig. 82. C.) avec les ſections tranſverſales des baux *u* & *t* ſous leſquels elle eſt placée, ainſi que les épontilles *M* & *mr* avec leſquelles elle eſt liée. — On donne auſſi le nom d'hiloires renverſées à des bordages épais, qui ſont appliqués ſur la muraille du vaiſſeau, & immédiatement ſous le plancher de la dunette, pour ſervir à maintenir les extrêmités des poutres ou barrots de ces planchers, & faire ainſi les fonctions des courbes qu'on accolle aux baux des ponts dans les autres parties du bâtiment. Ces diſpoſitions ſont imaginées pour rendre plus commode la chambre qui eſt ſous la dunette.

Hisser. v. a. *To hoiſt.* Elever une oſe quelconque à une hauteur plus ou moins grande en tirant ſur un cordage. Lorſqu'on veut déployer des huniers ou des perroquets ou des voiles hautes à bord d'un vaiſſeau, on tire ſur des cordages qui ſont diſpoſés de maniere à rapprocher, les vergues de ces voiles, du ſommet des mâts qui les portent ; *to ſway, to hoiſt the top ſails ; to heave ſails.* Lorſque cet exhauſſement des vergues eſt auſſi grand qu'il peut l'être, on dit

qu'elles ſont hiſſées à tête de mât, *to ſway up.* — Quoique les voiles d'étai & de focs ne ſoient pas attachées à des vergues, cependant elles ne ſont expoſées à l'impulſion du vent, qu'en les tirant en haut par un cordage attaché à leur coin ou à leur angle ſupérieur; & par cette raiſon, pour déployer ces voiles, il faut les hiſſer, *to heave out ſtay ſails.* — C'eſt d'après les baſes de cette ſignification, qu'on dit hiſſer les bonnettes, *to hoiſt the ſtudding ſails*, hiſſer le pavillon, *to hoiſt the flag*, &c. — Tirer une ancre du fond de l'eau pour la replacer ſur un vaiſſeau, c'eſt l'élever; & par conſéquent faire cette opération, c'eſt hiſſer une ancre du fond à bord, *to weigh the anchor*; mais on dit plus ordinairement lever l'ancre. Ce dernier mot devroit être deſtiné a exprimer l'opération de dégager la patte de l'ancre du fond où elle eſt enfoncée; tandis que le mot hiſſer pourroit être adopté pour indiquer l'action de la tirer depuis le fond de la mer juſqu'à ſa ſurface. — On dit des canots & chaloupes qui ſont retirés, de la mer où ils flottent, pour être embarqués à bord d'un vaiſſeau, qu'ils ſont hiſſés à bord. — On embarque tout fardeau quelconque en le hiſſant à bord, ou en l'élevant de la place où il eſt, dans un vaiſſeau dont le bord eſt à une plus grande hauteur; *to triſe.*

HIVERNAGE. ſ. m. Saiſon particuliere qui eſt diſtinguée, dans certains parages, par les pluies & les tempêtes dont elle eſt l'époque. Pendant ſa durée, les vaiſſeaux s'éloignent; & comme alors ils ſe retirent dans des lieux plus calmes, on dit que dans ces lieux ils paſſent l'hivernage, *winter line,*

HIVERNER. v. n. C'eſt paſſer la ſaiſon de l'hivernage dans les parages éloignés des régions où regnent périodiquement les pluies & les tempêtes pendant un temps déterminé de l'année; *to winter.* On hiverne, ou ſur la côte, ou à la mer, ou dans un port, dans l'attente d'une ſaiſon favorable.

HOMME DE MER. ſ. m. *Seaman.* Homme qu'une expérience conſommée a rendu propre à toutes les opérations maritimes. Le grand homme de mer eſt celui qui connoît toutes les reſſources qu'on peut & qu'on doit employer dans toutes les circonſtances critiques de la navigation, & qui les applique avec tout le ſens froid & l'intelligence néceſſaires.

HONNEUR. ſ. m. En mer comme à terre, on rend des honneurs & aux vivans & aux morts, mais les cérémonies ont entr'elles quelques différences. Des ſalves d'artillerie, des décharges de coups de fuſil, des cris de vive la nation, la loi & le roi! un nombre plus ou moins grand de coups de canon, ſont partie de ces honneurs; & d'autres conſiſtent, dans des voiles, amenées, ou carguées,

ou en pantenne ; des vergues en croix ; des pavillons pliés ou déployés, ou amenés, avec des combinaiſons différentes, & ſuivant le rang des perſonnes. — On dit auſſi adverbialement qu'un vaiſſeau range à honneur, un bâtiment, une terre, un rocher, &c. lorſque dans ſa marche il paſſe à une très-petite diſtance, ſans les toucher & ſans les choquer.

HORLOGE. ſ. ſ. On donne ce nom, dans les vaiſſeaux, aux ſabliers dont on ſe ſert pour meſurer le temps, en le partageant en intervalles de demi-heures. De-là vient qu'on dit quelquefois d'un vaiſſeau, qu'il a couru N horloges, pour exprimer que ſa marche a duré N demi-heures. — Si le ſable ne coule pas d'une ampoulette dans l'autre, cette ſtagnation fait alors dire du ſablier, que c'eſt une horloge dormante. — On a diſtingué par le nom d'horloge marine, *watch glas*, une eſpece d'horloge dont l'art s'eſt occupé déjà avec ſuccès, & dont la marche étant rendue indépendante de l'influence de toutes les cauſes qui font varier les montres à la mer, indique ſûrement l'heure qu'on compte ſous un méridien connu, à quelque diſtance qu'elle puiſſe être tranſportée de ce méridien dans une navigation quelconque. Un ſuccès complet dans la conſtruction d'une telle horloge, aſſureroit dans tous les temps & dans toutes les mers, aux navigateurs, la connoiſſance de la longitude du lieu du globe où ils peuvent être parvenus après une route plus ou moins incertaine.

HOUACHE. ſ. f. *Wake, or track of a ſhip.* Eau agitée, qu'on remarque toujours derriere la poupe, d'un vaiſſeau qui s'avance dans l'eſpace. C'eſt une trace qu'il laiſſe après lui, & qui indique la véritable direction de la route qu'il a ſuivi. C'eſt en refoulant le fluide, ou en laiſſant après lui un vuide qui ſe remplit ſans interruption, qu'un vaiſſeau occaſionne cette agitation qu'on remarque à la ſurface de l'eau dans les lieux où il a paſſé : & c'eſt en examinant avec attention ce phénomene, qu'on peut juger, mieux qu'on ne l'a fait juſqu'à préſent, & de l'action de l'eau ſur la partie poſtérieure de la carene d'un vaiſſeau, & de l'effet qu'on obtient du gouvernail, & des parties de ce gouvernail qui ſont inutiles à cet effet. (Voyez l'Art de la Marine).

HOUARY. ſ. m. *Wherry.* Petit bâtiment en uſage dans les mers du nord. Il a ſouvent une voilure ſemblable à celle qui eſt repréſentée (fig. 20, V.). Un côté de ſes voiles triangulaires eſt garni d'anneaux pour gliſſer facilement le long du mât, & un baleſtron ſert à les élever ainſi qu'à les déployer. — On donne quelquefois par extenſion le nom d'houary aux voiles qui, dans d'autres bâtimens,

ont la forme & la poſition adoptées dans les bâtimens qui portent ce même nom.

HOUCRE ou HOURQUE. ſ. f. *Houker.* Bâtiment de tranſport ou de charge, en uſage dans les mers de Hollande; il a des capacités conſidérables, c'eſt-à-dire, que ſes flancs ſont larges & propres à recevoir beaucoup d'effets. Il porte deux mâts à pible, en arriere du milieu de ſa longueur, & ſes voiles à l'avant ſont des focs nombreux & très-grands, qui ſont portés en partie par un mât de beaupré.

HOULE. ſ. f. *Surge, ſwell of the ſea.* Mouvement d'ondulation qui reſte aux eaux de la mer long-temps après la ceſſation du vent qui en a été la cauſe primitive. Ces ondes, bien différentes des lames, ſont à leur égard comme des montagnes à large baſe & à pente douce, relativement à celles qui s'élevent à une grande hauteur, & qui ſont très-eſcarpées. Leur ſurface eſt unie, & leur forme eſt très-alongée, tandis que ſous l'influence d'un vent régnant, les lames ſe couvrent d'écume & s'élevent plus directement à la hauteur qu'elles doivent prendre en ſe propageant. — C'eſt à ces caracteres, qu'on doit diſtinguer ces houles qui ſont les oſcillations d'une mer qui tend à l'équilibre, des lames qu'un vent régnant fait naître & augmente ſucceſſivement. — Il y a des degrés dans l'élévation & dans la grandeur de ces houles, c'eſt pourquoi lorſqu'elles ſont conſidérables, on dit qu'il y a groſſe houle, *great ſwell, heavy ſwell*; & lorſqu'elles ſont modérées, on dit ſeulement qu'il y a de la houle, *there is a ſwell.*

HOULEUSE. (mer) *Swelling ſea.* C'eſt celle dont les eaux forment, ſans bruit & ſans écume, des ondes longues & élevées, pendant le calme qui ſuccede à l'orage, & qui ne ſont que l'effet de leur tendance à un équilibre général, après une agitation conſidérable. Voyez Houle.

HOUPÉE. ſ. f. Lorſque deux lames ſont dirigées en ſens contraire, & qu'elles viennent à ſe rencontrer, elles ſe choquent, elles perdent leur viteſſe horiſontale ou leur viteſſe de propagation, & elles ne conſervent que leur viteſſe verticale. C'eſt pourquoi dans cette colliſion, elles s'arrêtent réciproquement & s'élevent enſemble à une hauteur qui eſt proportionelle aux forces qui les agitent, & elles forment à leur ſommet une caſcade qu'on nomme houpée, pour indiquer la divergence de leurs filets d'eau qui jailliſſent alors dans tous ſes ſens.

HOURDY. (liſſe de —) ſ. f. On donne ce nom à celle des barres de l'arcaſſe d'un vaiſſeau, qui eſt placée à la hauteur des feuillets

de la premiere batterie, ou dans le lieu de la plus grande largeur de la poupe. V. Liſſe.

Hublot. ſ. m. Petite ouverture quarrée, qu'on perce, ou dans la muraille d'un vaiſſeau, ou dans les mantelets de la premiere batterie, & qu'on ferme au beſoin par de petits volets ou mantelets. Les hublots ſont multipliés & deſtinés à donner paſſage, ſoit à l'air, ſoit à la lumiere, & ils ſont ſur-tout utiles pour cet objet, lorſque l'état de la mer ne permet pas, ſans riſques, d'ouvrir les ſabords de la batterie baſſe.

Hune. ſ. f. *Top, or round top.* Plate-forme *urmt* (fig. 23. A.) qui eſt formée de pluſieurs planches jointes par leur épaiſſeur, & dont l'aſſemblage eſt fortifié par des bois nommés taquets, qui les croiſent & qui ſont dirigés au centre *A*. Une hune eſt établis à bord d'un vaiſſeau, horiſontalement, & ſur des barres près de la tête d'un bas-mât qui la traverſe. On voit en *z* (fig. 16,), en *n* (fig. 17.), & en *b* (fig. 13.), les barres ſur leſquelles cette plate-forme eſt poſée; on la voit en face & d'une maniere bien diſtincte, (fig. 1. A.); enfin la fig. (1. A.) donne une idée, & de l'uſage & de l'établiſſement de toutes les hunes d'un vaiſſeau. Elle préſente une hune à la tête, & du mât d'artimon, & du grand mât, & du mât de miſaine, *mizen top*, *main and fore top*; & ces hunes ſont diſtinguées entr'elles par les noms des mâts auxquels elles appartiennent. --- L'ouverture *A* qu'on remarque dans chaque hune (fig. 23. A.) ſert au paſſage, & du ton du bas-mât, & du pied du mât qui lui eſt ſupérieur. --- Parmi les uſages auxquels une hune eſt deſtinée, le principal eſt de ſervir de point d'appui aux haubans qu'on employe pour maintenir un mât ſupérieur. Elle eſt liée elle-même, pour remplir cette deſtination, aux haubans du bas-mât, par des gambes qui la ſaiſiſſent en divers points de ſes bords latéraux, *rims*. On voit (fig. 1. A.), & les haubans des mâts ſupérieurs qui ſe rendent aux bords de ces hunes, & les gambes qui les aſſujettiſſent, & leur ſaillie en avant & en arriere de leur mât reſpectif. --- D'ailleurs, dans les combats, ces plate-formes ſont garnies de pierriers & de fuſiliers pour ſervir comme les circonſtances peuvent l'exiger. --- Les bâtimens qui ſont mâtés à pible ne portent point de hune, parce que ce genre de mâture ne permet pas les mêmes diſpoſitions que dans les vaiſſeaux dont chaque mât eſt formé de pluſieurs mâts partiels.

Hunier. ſ. m. *Top ſail.* Voile qui dans un vaiſſeau eſt placée immédiatement au-deſſus des voiles baſſes du grand mât & du mât de miſaine, ou entre ces voiles & celles de perroquet. La forme d'un hunier eſt celle d'un trapeze tel que *abdc* (fig. 59. M.).

Lorſque cette voile eſt établie & déployée à bord d'un vaiſſeau (fig. 1. A.), ſa petite baſe *a b* eſt lacée avec la vergue de hune; & les coins *c* & *d* de ſa bordure ſont tirés, à l'aide de certains cordages nommés écoutes, vers les extrêmités de la vergue inférieure, de maniere que cette voile eſt étendue parfaitement, lorſque ces cordages ſont roidis, & lorſque la vergue de hune eſt élevée au haut du mât de hune. Celle de ces voiles, qui appartient au grand mât, eſt nommée grand hunier, *main top ſail*; & celle qui entre dans la voilure du mât de miſaine, eſt le petit hunier, *fore top ſail.* — Ces voiles ſont traverſées, parallélement à leurs baſes, par des bandes de toile, placées à la hauteur des points *m*, *n*, *p*, pour les fortifier contre les efforts des garcettes de ris, par le moyen deſquelles, dans certaines circonſtances, on retrouſſe ou on replie une portion plus ou moins grande des parties hautes de cette voile, ſur la vergue à laquelle elle eſt enverguée. D'ailleurs, des doublages ou des renforts de toile placés latéralement, ainſi qu'au milieu, ajoutent encore à la réſiſtance dont le premier aſſemblage des toiles qui compoſent cette voile, peut être ſuſceptible. — Si on conſidere un moment la voile *a b d c* (fig. 79. M.) comme un hunier déployé, on voit ſa vergue *a b* ſur laquelle eſt étendu le côté ſupérieur de cette voile, & les points *c* & *d* qui à l'aide de cordages ſont tirés vers les extrêmités de la vergue inférieure *c d*, pour contribuer à l'entier développement de cette voile. Les choſes étant dans cet état, & la vergue *a b* étant élevée auſſi haut qu'elle peut l'être, on dit que le hunier eſt haut, ou qu'il eſt en coche, *top ſail a trip.* — Si cette vergue *a b* eſt abaiſſée juſqu'à la moitié de la hauteur du mât qui la porte, alors le hunier eſt à mi-mât ou amené à mi-mât, *half maſt up.* Lorſque cette vergue plus abaiſſée, eſt deſcendue ſur le ton du mât inférieur, alors le hunier eſt ſur le ton, *lowered down upon the cap*, où il eſt amené; & ſi dans ce dernier état on ramaſſe & on ſerre tous les plis de la voile ſur la vergue *a b* après avoir lâché les écoutes ou les cordages qui tirent ſur les points *c* & *d*, le hunier eſt ſerré ou cargué. Si après avoir été amenée, on déplie cette voile & on éleve ſa vergue à la hauteur du mât de hune, c'eſt hiſſer le hunier, c'eſt le mettre dehors; ſi alors on lâche les cordages ou les écoutes qui tiennent les points *c* & *d*, le hunier eſt en banniere. Si cette voile eſt diminuée dans ſa ſurface & repliée en partie ſur la vergue *a b*, le hunier eſt riſé. Lorſqu'on parle de l'état d'un hunier déployé, à l'égard du vent régnant; on dit qu'il eſt éventé, lorſque le vent le frappe ſur ſa face poſtérieure, ou de maniere à pouſſer le vaiſſeau de l'arriere vers l'avant; il eſt en ralingue, lorſque ſon plan eſt dans la direction du vent; il eſt

coïffé, lorſque le vent frappe ſur ſa face antérieure, ou de maniere que ſon effort tend à faire reculer le vaiſſeau qui porte cette voile.

HUTTER. v. a. *To lower the lower yards down a port laſt.* C'eſt abaiſſer la grande vergue ou celle de miſaine ſur le plat-bord. (fig. 1. A.). Cette opération a rarement lieu, & il faut une tempête violente & une mer furieuſe, pour obliger à faire cette manœuvre: car ces vergues reſtent aſſez conſtamment à leur place, & les voiles qu'elles portent n'exigent pas, pour être repliées, que leurs vergues ſoient abaiſſées, comme on le fait pour les voiles hautes. Lorſqu'un vaiſſeau eſt dans une rade, & maintenu par ſes ancres, l'état de la mer & du vent forcent auſſi quelquefois de hutter les baſſes vergues, dans la crainte que dans les mouvemens d'oſcillations, ces grands poids placés trop haut n'ébranlent trop fortement & les mâts & leurs appuis.

I.

JALOUX. adj. Ce mot, peu uſité, eſt employé par quelques marins pour exprimer qu'un bâtiment eſt foible de côté, ou facile à incliner latéralement. On le dit ſur-tout, dans les mers du levant, des bâtimens qui, dans une eau agitée, roulent extraordinairement & ébranlent leur ſolidité par ces mouvemens répétés.

JAMBE. ſ. f. On donne le nom de jambe de chien, à des pieces de bois, qui, fixées dans un vaiſſeau, ſervent à attacher des manœuvres ou des cordages dans l'état de tenſion où on les a mis. La fig. (49. C.) repréſente un taquet de lançage. Les parties *n* & *a b* ſont appliquées intérieurement contre la muraille d'un vaiſſeau; & les deux branches telles que *s n* qui ſont nommés jambes de chien, ſont ſaillantes par leur tête au-deſſus de la traverſe, & s'écartent de la muraille du vaiſſeau d'une diſtance proportionnelle à la demi-largeur de la traverſe; tandis que leur pied *n* eſt fixé ſur cette muraille. C'eſt autour de *s*, (dont la forme eſt l'origine du nom de *s n*, c'eſt-à-dire, de jambe de chien), qu'on tourne le cordage tendu qu'on veut arrêter & maintenir dans toute ſa roideur. — Le nom de jambe de chien eſt auſſi donné quelquefois à des pieces d'un vaiſſeau, que d'autres nomment montans de voûte. Voyez montans.

JAMBETTE. ſ. f. On donne, dans quelques ports, ce nom aux montans de voûte qui s'étendent de la liſſe d'hourdy au bord extrême du pont ſupérieur, en ſuivant un contour indiqué par *xs* (fig. 1. P.), & qui ſont diſtribués ſur cette liſſe comme on le voit en *s* (fig. 2. P.); mais il eſt à propos de conſerver à ces pieces le nom de montans de voute, & de réſerver celui de jambettes, *timbers of the head*, pour exprimer des pieces de bois qui lient enſemble les liſſes de l'éperon, & qui ſont déſignées quelquefois par les noms de montans de poulaine & courbes de herpe. Ces pieces ou ces jambettes ſont aiſées à diſtinguer dans l'éperon du vaiſſeau repréſenté fig. (1. P.; 1. & 3. A.; 1. & 86. M.), parce qu'elles ſont placées dans un plan vertical, & qu'elles croiſent les liſſes qui s'étendent du point *b* à divers points de la joue du vaiſſeau entre *l* & *a*.

JARDIN. ſ. m. La galerie d'un vaiſſeau, qui ſert d'ornement à ſa poupe, ne ſe termine pas bruſquement aux deux bords de cette façade; mais elle ſe prolonge (fig. 1. A.) par une courbure agréable juſques ſur chaque hanche, pour couronner les bouteilles qui ſont établies dans cette partie & leur ſervir de plafond. Ce prolongement porte le nom particulier de jardin d'amour, *quarter gallery*.

JARRET. ſ. m. Boſſe ou onde qui interrompt l'uniformité du contour d'une piece de bois, ou de la courbure d'une ligne. — Une courbe eſt dite réguliere & continue, lorſqu'elle eſt ſans flache ni jarret, c'eſt-à-dire, lorſque dans aucun de ſes points, on ne remarque ni angle rentrant ni angle ſaillant.

JAS. ſ. m. *Stock*. C'eſt l'aſſemblage *ab* (fig. 70. M.) de deux pieces de bois (qu'on voit ſéparément fig. 19.), & qui eſt ſurajouté à une ancre de fer *cuni*. Les pieces de la fig. (19. M.) ſont ſuperpoſées, & embraſſent entr'elles, au milieu de leur longueur, le bout de la verge *c n* de l'ancre. Elles ſont placées perpendiculairement au plan *cui* des bras & de la verge, & leur réunion eſt aſſurée par des liens de fer répartis ſur divers points, de leur longueur, qui d'ailleurs eſt égale à celle de la verge *c n*. — C'eſt par la différence qu'on établit dans la poſition & la peſanteur du jas avec les bras d'une ancre, qu'on parvient à donner à cette ancre, lorſqu'elle eſt tombée au fond de la mer, une forte tendance à préſenter à ce fond le bec *i* ou *u* d'une de ſes pattes, & à prendre la ſituation néceſſaire qu'on lui voit (fig. 41. C.). C'eſt donc ce moyen ſimple & important qui fait qu'un vaiſſeau eſt promptement arrêté & retenu par l'ancre qui vient d'être jetée à la mer, & qu'auſſi-tôt après ſa chûte, elle engage profondément ſa patte dans le ſol facile qu'elle rencontre.

JAUGE. ſ. f. Dans les corderies des ports, on donne le nom de

jauge de cordier, à une bande de parchemin qui, diviſée en pouces & lignes, ſert à meſurer la circonférence d'un cordage.

JAUGEAGE. ſ. m. *Tunnage, admeaſurement.* Action de jauger un vaiſſeau, pour connoître combien il pourroit recevoir, dans ſon intérieur, de ſolides qui auroient 42 pieds cubes de volume. Voyez Jauger.

JAUGER. v. a. *To gauge, to admeaſure.* Jauger un vaiſſeau, c'eſt meſurer ſa capacité intérieure dans les parties qui peuvent & doivent ſeules recevoir des effets ou des marchandiſes. Cet eſpace eſt eſtimé en tonneaux d'arrimage, dont le volume eſt de 42 pieds cubes; & le port d'un bâtiment eſt toujours déterminé & indiqué par le nombre des tonneaux ſemblables qu'il eſt ſuſceptible de recevoir. — On calcule le volume de cet eſpace intérieur d'un bâtiment, en le partageant en tranches verticales telles que *apnmQs* (fig. 1. G.), dont on eſtime & dont on ajoute les volumes particuliers.

JAUGEUR. ſ. m. Homme public, dont les fonctions ſont de jauger tous les bâtimens marchands, d'après une commiſſion expreſſe qu'il a reçu de l'amiral de France.

JAUMIERE. ſ. f. *Helm poſt.* Ouverture ovale, qui eſt pratiquée dans la voûte d'un vaiſſeau (fig. 42. C.), au-deſſus de l'extrémité ſupérieure de l'étambot, pour le paſſage de la partie haute *cub* du gouvernail *eacdu* (fig. 35. G.), lorſque celui-ci eſt attaché à l'étambot: on donne auſſi à cette ouverture le nom de gouſſet de gouvernail. Cette jaumiere eſt néceſſaire dans tous les bâtimens qui ont une poupe ſaillante, parce que la meche *ed* du gouvernail doit être droite; & alors la barre *fu* qui ſert à varier ſes poſitions, & qui eſt introduite par un bout dans la tête *eu* de cette meche, ſe trouve entiérement dans l'intérieur du vaiſſeau. — Comme à la mer, cette ouverture (fig. 42. C.), qui a un grand diametre pour ne pas gêner les mouvemens du gouvernail, préſenteroit une iſſue à l'eau environnante, ou plutôt aux lames élevées qui abordent la poupe du vaiſſeau, ſi aucun obſtacle ne s'y oppoſoit; c'eſt pourquoi des toiles goudronnées & pliſſées ſont clouées, & ſur le contour de la jaumiere, & ſur le gouvernail, pour fermer tout accès aux vagues.

JET. ſ. m. *Jetſom, jettizon.* Effet de l'action par laquelle on jette hors d'un vaiſſeau & à la mer, des objets qui embarraſſent, ou qui, par leur poids & leur poſition, font courir des riſques à ce bâtiment dans des circonſtances particulieres. — L'idée de rendre un vaiſſeau d'une marche plus prompte ou plus rapide pour fuir un ennemi, engage ſouvent à faire le jet de beaucoup d'effets. — Le deſir d'augmenter ſa ſtabilité, de le ſouſtraire à des dangers, ou d'ajouter à la réſiſtance trop foible qu'il oppoſe aux puiſſances qui tendent à l'incliner ou qui l'inclinent

trop fortement ſur le côté, fait faire auſſi le ſacrifice de pluſieurs fardeaux peſans & élevés qu'on jette à la mer.

Jeter. v. a. Lancer à la mer, du haut d'un vaiſſeau. — Jeter le lok, *to heave te log*, c'eſt laiſſer tomber derriere un bâtiment, le lok *abc* (fig. 101. G.), qui eſt, aſſez léger pour flotter, & aſſez peſant par ſa baſe *be* pour ſe tenir verticalement ſur les eaux. Dans cet état, il préſente un terme à-peu-près fixe duquel on compte & on meſure l'eſpace que pareourt un vaiſſeau en mouvement pendant un temps déterminé, par le moyen d'une petite corde *bef* qu'on lâche de la main, & qui s'étend ſur la ſurface de la mer à meſure que le bâtiment s'éloigne du lok *abe*. Faire une telle opération dans tous ſes détails, c'eſt jeter le lok. — De même jeter le plomb ou la ſonde, *to heave the lead*, c'eſt laiſſer tomber d'un vaiſſeau & verticalement une pyramide de plomb à laquelle tient une corde qu'on laiſſe couler de la main juſqu'à ce que cette pyramide ou cette ſonde atteigne le fond que recouvre la mer. Cette opération tend à faire connoître, & la profondeur de l'eau qui eſt ſous le vaiſſeau, & la qualité du fond. Voyez Sonder. — Jeter l'ancre, *to let caſt anchor*, c'eſt laiſſer tomber au fond de l'eau une ancre à laquelle eſt attaché un vaiſſeau par le moyen d'un cable, afin qu'elle ſerve à le maintenir dans le lieu où elle a été jetée. — Jeter à la mer, *to throw over board*, c'eſt lancer, hors d'un vaiſſeau, ou du rivage à la mer; mais ſi c'eſt hors d'un vaiſſeau, c'eſt jeter hors le bord, *to caſt over board*. — Dans certaines circonſtances, on jete les canons d'un vaiſſeau à la mer, *to heave the gun, over board*, pour ſe débarraſſer de ces lourds fardeaux, lorſque la ſituation & le ſalut d'un bâtiment ſemblent l'exiger : de même des dangers preſſans portent à couper ſes mâts & à les jeter à la mer. — Jeter des grapins à bord d'un autre vaiſſeau, c'eſt les lancer dans ſes manœuvres, afin que leurs pattes s'y embarraſſent & ſervent à accrocher & lier ce vaiſſeau à celui qui ne veut pas s'en éloigner, ou qui veut le combattre de près. — Un vaiſſeau eſt jeté ſur un banc, ſur un rocher, ſur une côte, ſur une terre, ou au plein, ou à la côte, &c. *to caſt away*, *to drive on ſhore*, *to be caſt upon land*, lorſque la tempête, les lames, les courans, ou de mauvaiſes manœuvres l'ont porté ſur ces lieux, où la mer n'a pas aſſez de profondeur pour le ſoutenir à flot. Quelquefois, obligés de choiſir le moindre de deux dangers entre leſquels ils viennent à ſe trouver inévitablement placés, les navigateurs ſe décident à diriger, ſur une côte, un bâtiment qui doit néceſſairement périr s'il tient la mer, ou s'il reſte livré à ſa fureur. Par un tel naufrage volontaire, ils ſe menagent la reſſource de ſauver leur vie & ſouvent leurs biens. C'eſt alors ſe jeter à la

côte ou au plein, parce que ce mouvement eſt volontaire, tandis qu'il eſt forcé, ſi la mer, ou le vent, ou les courans entrainent ce vaiſſeau ſur la côte.

Jeu. ſ. m. Le gouvernail doit avoir du jeu, c'eſt-à-dire, que ſes mouvemens ſur ſes gonds doivent être libres & faciles; & le jeu de cette machine eſt l'eſpace dans lequel ſes rotations s'exécutent. — Les pieces de bois qui compoſent un vaiſſeau, & qui par leur aſſemblage doivent former un tout ſolide & parfaitement lié, ne doivent pas avoir de jeu, ſans quoi le bâtiment eſt bientôt défuni & préſente peu de ſûreté aux navigateurs. — Le jeu de voile d'un vaiſſeau, *complete ſuit of a ſails*, eſt la collection complette de toutes les voiles qui lui ſont néceſſaires, pour une navigation quelconque.

Ile. ſ. f. *Island.* Eſpace de terre environné de tous les côtés par la mer. — Les îles du vent, *windward islands*, & les îles ſous le vent, *leeward islands*, ſont placées dans la Zone Torride, à l'ouverture du golfe du Mexique; & comme dans ces parages le vent qui regne conſtamment eſt dirigé de l'Eſt ou de l'ENE dans la partie de l'Oueſt, celles de ces îles qui ſont dans l'Eſt des autres, en ſont diſtinguées par le nom d'îles du vent: par la même raiſon, comme le vent ſemble venir de celles-ci pour parvenir à celles qui ſont plus occidentales, ces dernieres ſont nommées îles ſous le vent.

Ilet ou Ilot. ſ. m. Ile d'une très-petite étendue, & qui quelquefois conſiſte dans un gros rocher qui éleve ſa tête au-deſſus de l'eau.

Inclinaison. ſ. f. On dit des mâts, qu'ils ont une inclinaiſon, lorſqu'au lieu d'être perpendiculaires à l'horiſon, ils forment avec ce plan un angle plus ou moins grand. Dans quelques bâtimens, on donne à certains mâts de l'inclinaiſon vers l'avant ou vers l'arriere. Dans tous les vaiſſeaux, le beaupré (pl. V.) eſt toujours incliné, mais plus ou moins à l'égard de l'horiſon, & cette inclinaiſon varie de 35° à 0°, parce qu'elle eſt relative à l'aſſujettiſſement des autres mâts. — L'inclinaiſon d'une aiguille aimantée eſt auſſi l'angle qu'elle fait avec l'horiſon, lorſque ſuſpendue par ſon centre de gravité elle prend, en tournant librement ſur elle-même, la ſituation qui convient à ſon état de repos. Une telle aiguille, avant d'être aimantée, garde la ſituation horiſontale qu'on lui donne, & elle s'en écarte, plus ou moins, ſuivant les points du globe où elle eſt placée, lorſqu'elle a été touchée par un aimant généreux. Cette inclinaiſon n'eſt pas conſtante dans un même lieu; & la néceſſité de ramener une telle aiguille à la poſition horiſontale pour qu'elle ſerve de bouſſole à la mer, a fait imaginer de charger de cire ou d'un petit poids, la partie qui s'éleve au-deſſus du plan horiſontal. Ce

procédé produit bien l'effet qu'on en attend ; mais il en fait naître un nouveau que j'ai obſervé récemment, & qui peut quelquefois rendre plus incertaine la direction de la route d'un vaiſſeau. Des expériences que j'ai faites avec ſoin, démontrent que, dans un bâtiment qui acquiert ſon mouvement ſur une ligne donnée, & qui n'eſt pas encore parvenu à une viteſſe uniforme, une aiguille ſituée horiſontalement, & dont le centre de gravité n'eſt pas par conſéquent au point de ſuſpenſion, s'écarte plus ou moins, ſuivant l'accélération de la viteſſe, de la direction de la ligne qu'elle indiquoit avant la naiſſance du mouvement. C'eſt pourquoi, ſi on conſidere un vaiſſeau en mer & ſous voiles, ſi on examine combien varie à chaque inſtant, & la force, & la direction du vent régnant, ou enfin la ſituation des voiles qui en reçoivent l'impulſion, on ne peut s'empêcher de reconnoître que la marche d'un bâtiment, ou que ſes progrès, dans l'eſpace, ne ſe font que par élans, de ſorte que ſa viteſſe ne ceſſe d'être accélérée ou retardée ſans être jamais d'une uniformité parfaite. On doit donc conclure de ces réflexions, que les déclinaiſons de l'aiguille telles qu'elles ſont obſervées dans un vaiſſeau en mouvement, ou telles qu'elles ſont employées dans l'eſtime, ſont très-rarement celles qu'elle auroit dans l'état de repos. Si j'ai ajouté ici ces remarques, c'eſt qu'elles m'ont paru dignes de l'attention des marins.

INCOMMODITÉ. ſ. f. *Diſtreſſ.* Détreſſe où ſe trouve un bâtiment lorſqu'il eſt en mer. S'il a des beſoins, ou par le défaut de vivres, ou par la perte de quelques parties eſſentielles de ſon gréement, ou par le danger d'être ſubmergé, il eſt dans nn état d'incommodité, & alors il annonce ſa ſituation, aux vaiſſeaux qu'il rencontre, par un certain ſignal qu'on nomme ſignal d'incommodité, & qui eſt connu de toutes les nations civiliſées. Ce ſignal conſiſte à arborer un pavillon rouge ſous les barres de perroquet, à mettre le pavillon de poupe en berne ou plié ſur lui-même, & à tirer des coups de canon de diſtance en diſtance.

INTENDANT. ſ. f. Un intendant de marine, *commiſſionner reſident of a dock yard*, eſt un officier civil qui eſt prépoſé par le Roi, pour être, dans un port, le chef de l'adminiſtration de la marine, &, avec le pouvoir, d'ordonner dans toutes les parties de finance, de juſtice & de police, dont la conduite & la direction lui ſont confiées. Ses fonctions embraſſent la recette & l'emploi des deniers, le paiement des appointemens & ſoldes ; les revues des officiers, des troupes & des équipages ; les levées des gens de mer ; la police des ports & des claſſes, l'adminiſtration des hôpitaux & chiourmes les approviſionnemens des ports & des vaiſſeaux, leur conſervation dans les magaſins, la diſtribution des matieres, munitions ou proviſions

quelconques ; enfin les marchés & adjudications de matieres & d'ouvrages, &c. — Un intendant d'armée eſt celui qui a l'adminiſtration générale, de tous les approviſionnemens quelconques de cette armée, des paiemens & des changemens des équipages de tous les vaiſſeaux, ainſi que l'inſpection des comptes & des demandes des écrivains particuliers de chaque bâtiment,

Inventaire, ſ. m. Un inventaire d'armement eſt un état des agrets, des proviſions, des munitions, & de tous les objets qui font partie de l'armement d'un vaiſſeau. De même au déſarmement d'un vaiſſeau, on fait un état de tout ce qu'il contient dans le même genre, ou de tout ce qu'il rapporte après un voyage achevé, & cet état reçoit le nom d'inventaire de déſarmement.

Jonque. ſ. f. Bâtiment léger qui eſt en uſage dans les Indes Orientales pour naviguer le long des côtes ; *chineſe junk*. Sa conſtruction eſt groſſiere, & elle ſuppoſe d'autant moins de progrès dans l'art de la marine, que ces bâtimens ne peuvent réſiſter à l'impulſion des vents, ou de la mer.

Jottereaux. ſ. m. On applique de chaque côté, ſur la tête d'un bas-mât de vaiſſeau, & à la naiſſance du ton, deux larges pieces de bois de chêne ou d'ormeau, dont la forme eſt repréſentée (fig. 41. A.), & qu'on voit à leur place, en *z* (fig. 16.), en *n* (fig. 17.), & en *b* (fig. 13,) : on leur donne le nom de jottereaux de mât, *checks of the maſt*. Ces jottereaux, cloués au mât, ſervent d'appui aux barres de hune, ainſi qu'à la hune & au mât de hune qui repoſent ſur elles ; ils ſaillent en avant du mât pour compoſer, avec la jumelle du même mât, une couliſſe ouverte, dans laquelle on fait gliſſer le mât ſupérieur lorſqu'on l'éleve au bout du bas-mât, & par laquelle le pied de ce mât eſt maintenu fixe lorſqu'il eſt en place. — On donne le nom de jottereaux d'éperon, *checks of head, or head rails*, à des pieces de bois longues, angulaires & courbes, qui ſervent à lier l'éperon au corps du vaiſſeau. Ces jottereaux ſont en chêne, & au nombre de deux de chaque côté de l'étrave. On les voit en *ab* & *ac* (fig. 1. P.), & leurs correſpondants ſont placés à gauche de l'éperon dans la même direction. Une des branches de chaque jottereau s'étend ſur l'extrêmité d'une des premieres préceintes, tandis que l'autre ſuit le contour d'une aiguille ſur laquelle elle eſt appliquée, en faiſant avec la premiere un angle obtus, dont le ſommet eſt placé dans la rablure de l'étrave. Les jottereaux ſont chevillés, dans leurs cours, avec toutes les pieces adjacentes, & réuniſſent ainſi très-étroitement l'éperon avec le vaiſſeau.

Joue. ſ. f. On nomme joue d'un vaiſſeau, la partie de ſa co[illegible]

qui placée au-deſſus de l'eau eſt compriſe entre le mât de miſaine & l'étrave. *Bow of a ship.*

JOUET. ſ. m. Plaque de fer coupée triangulairement, & qu'on applique à l'ouverture d'un trou lorſqu'il ſert de paſſage & d'appui à un eſſieu qui traverſe une piece de bois. Ce jouet ſert ainſi à conſerver aux bords d'un tel trou une forme conſtante qui autrement ſeroit bientôt altérée par le frottement. --- Il y a des ſemblables jouets pour l'eſſieu des brimbales à pompe, & ils ſont nommés jouets de pompe.

JOUG. ſ m. Dans une corderie, on donne ce nom à un fort bâton de cinq pieds de longueur, qui ſert à porter le cochoir, ou à le ſoutenir à une certaine hauteur, lorſqu'il eſt employé au commettage des cordages qui ſont d'une groſſeur inférieure à trois pouces de circonférence. Car dans le commettage des cordages plus conſidérables, le cochoir eſt porté par une eſpece de charriot nommé traine. C'eſt à ce bâton & au-deſſous de ſon milieu qu'on attache le cochoir; & des hommes placés aux extrêmités du joug, le ſoutiennent & le dirigent convenablement. -- Dans l'atelier de la mâture, un joug eſt une piece de chêne, de quatre pieds de longueur ſur ſept à huit pouces d'équarriſſage. Ce joug ſert de point d'appui pour faciliter le rapprochement immédiat & forcé des pieces qui entrent dans la compoſition d'un mât. Alors une longue herſe en fils carrets ou un long faiſceau de ces fils entoure les pieces compoſantes qu'on veut réunir avec les extrêmités du joug, & des coins introduits avec force entre le joug & les pieces de mât produiſent enſuite le contact le plus intime entre ces dernieres.

JOUR. ſ. m. Les vivres ſont diſtribués journellement, à bord d'un vaiſſeau en quantité toujours égale; parce qu'en mer, le nombre des hommes à nourrir, ne peut varier qu'accidentellement; c'eſt pourquoi on indique les approviſionnemens de bouche qui ſont dans un vaiſſeau, par le nombre de jours pendant leſquels ils peuvent ſuffire aux beſoins de l'équipage. On dit ainſi que tel vaiſſeau, a embarqué pour *N* jouts d'eau, ou de vin, ou de vivres, ou qu'il eſt réduit à *N* jours de vivres. --- On donne le nom de jours de planche, *lay days*, au nombre des jours déterminés qui ſont accordés pour le déchargement entier, de la cargaiſon d'un bâtiment. Si ce déchargement eſt retardé, ſi cette opération embraſſe un plus grand nombre de jours & que le bâtiment ſoit obligé par cette raiſon, de prolonger ſa relâche, ou ſon ſéjour dans le port où il devoit ſe rendre ſuivant ſon connoiſſement ou ſa charte-partie, alors le propriétaire de la cargaiſon eſt condamné à

payer

payer une certaine ſomme, en dédommagement, pour chaque jour employé au-delà du nombre fixé des jours de planches.

Isthme. ſ. f. Bande étroite de terre, qui réunit deux continens ou deux terres plus ou moins conſidérables, & qui des deux côtés eſt environnée d'eau : telles ſont les iſthmes de Panama, de Suéz, &c.

Itague. ſ. f. *Tye.* Cordage attaché par une extrémité à un objet qu'il doit ſervir à élever juſqu'à une certaine hauteur, tandis que l'autre extrémité eſt fixée à un palan, à l'aide duquel ce cordage eſt tiré convenablement. C'eſt ainſi que les vergues des huniers (fig. 1, A.), lorſqu'elles ſont au bas du mât de hune, ſont élevées au ſommet de ce mât. Une itague, attachée ſur chacune de ces vergues, vient paſſer dans une poulie placée au ton de ce mât, & ſon extrémité deſcendant derriere ce même mât pour ſe réunir à la poulie double d'un palan, eſt roidie par le moyen d'un autre cordage, nommé driſſe ; celle-ci, liée à cette itague, ſert à exhauſſer & à ſoutenir chaque vergue à ſa place --- Quelquefois il y a deux itagues ſur une même vergue, pour mieux aſſurer ſa ſuſpenſion & ſon établiſſement. --- Dans un combat, des itagues ſupplémentaires ſont ajoutées aux premieres, pour les remplacer au beſoin, & elles ſont nommées fauſſes itagues ; *falſe tyes.* --- Les itagues multipliées qu'on remarque dans le gréement d'un vaiſſeau, ſont diſtinguées entr'elles par le nom des objets qu'elles ſervent à mouvoir : c'eſt pourquoi il y a des itagues, de grand hunier, de miſaines, de petit hunier, &c. --- La définition d'itague étant priſe généralement, on voit que toute corde attachée à un fardeau, & roidie à l'aide d'un palan, eſt une itague de palan. Ainſi le palanquin de ris tenant à un cordage ſimple, celui-ci eſt nommé itague de palanquin de ris ; de même, les cordages qui, traverſant la muraille d'un vaiſſeau, & qui attachés au bas des mantelets de ſabords, ſervent à les ouvrir à l'aide d'un palan employé à les roidir, ſont dénommés itagues de ſabords, *port ropes.* C'eſt par le moyen de ces itagues & de ces palanquins que les mantelets des ſabords de la premiere batterie (fig. 12) ſont levés & maintenus dans la poſition où ils ſont repréſentés. Voyez auſſi (fig. 1, A.) & *f* (fig. 53, C.). Lorſque les cargues-fond ou les cargues-boulines d'une voile ſont roidies par le moyen d'un cordage ſimple, qui eſt attaché à une poulie qu'elles traverſent, on donne alors à ce cordage le nom d'itague de ces vergues.

Jumele. ſ. f. Piece de bois appliquée ſur une autre, pour la conſerver ou pour la fortifier. --- Une jumele de racage eſt une longue piece de chêne qui recouvre la face antérieure d'un bas mât de vaiſſeau, depuis la naiſſance du ton, juſqu'au quart de la longueur de ce mât, & au-deſſous de la hune. On peut diſtinguer les

jumeles des mâts d'artimon, de miſaine & du grand mât, dans les fig. (17, 13 & 16, A.), où elles ſont repréſentées au-deſſous de *n*, *b* & *z*. Une telle jumele eſt deſtinée à éloigner le mât ſupérieur, pendant l'opération qui a pour but de l'élever à ſa place, d'un contact immédiat avec la portion des bas-haubans qui embraſſent le ton du bas mât, & à former le fond d'une couliſſe, dont les jotteraux ſont les parois, & dont l'uſage eſt de maintenir le pied du mât ſupérieur dans la place qu'il doit garder. Elle eſt d'ailleurs fixée ſur le mât, qu'elle recouvre de ſa face concave par pluſieurs tours répétés de cordage, qui enveloppent & le mât & la jumele, en les ſerrant étroitement dans divers points de leur longueur. — Une jumele, *fish*, eſt d'ailleurs une piece de bois qu'on applique ſur un mât ou ſur une vergue, pour les préſerver d'une rupture dont ils peuvent être menacés par les effets d'un long ſervice ou par des affoibliſſemens accidentels que leur réſiſtance a pu éprouver, *clamps or fishs of yard* : de tels renforts, qui conviennent à tout, ſont auſſi adaptés à des baux affoiblis, & alors ils ſont nommés jumelles de baux, *clamps of beam.* L'utilité de ces jumeles fait qu'il y en a toujours qui ſont embarquées dans un vaiſſeau, pour être employées au beſoin, & celles-ci ſont nommées jumeles de rechange, *ſpare fishs.* — Dans un mât qui eſt compoſé de pluſieurs pieces, on diſtingue quelques-unes de celles-ci par le nom de jumeles d'aſſemblage, *ſide pieces ofa made maſt.* Ce ſont des pieces collatérales, telles que *h g* (fig. 9, A.), qui ſont appliquées ſur la face *kl* de la mêche *il* dans le mât *om.* (fig. 10). — Il y a des jumeles de campagne, qui ſont des pieces de ſapin longues, fortes, concaves ſur une face, & convexes ſur la face oppoſée. Elles ſervent à recouvrir, à bord d'un bâtiment, les mâts de hune de rechange ou d'approviſionnement, qui ſont étendus ſur le pont. Cependant, au beſoin, elles ſont employées à fortifier un mât ou une vergue qui ſont menacés d'une rupture prochaine. — On donne le nom de jumele de braſſeïage à une piece de bois, qui eſt nommée ſouvent mattegau, qui a 6 à 9 pieds de longueur, ſur 10 ou 14 pieds d'équarriſſage, & qui, appliquée ſur la face arriere d'une vergue baſſe, ſert à la tenir éloignée du mât qui la porte, afin de faciliter le braſſeïage, ou de donner plus d'étendue à ſa rotation horiſontale autour de ſon mât. Cette jumele dans cette poſition, s'étend ſur cette partie de la vergue, où ſont placées les herſes de quelques poulies & de la ſuſpente ; c'eſt pourquoi vis-à-vis ces herſes elle eſt excavée convenablement à leur groſſeur, ou au bourlet qu'elles forment ſur la vergue. — Enfin, on donne le nom de jumele à traîner les mâts, à des pieces de ſapin qui ſont longues & qui ont une face concave, ſur laquelle

on étend un mât, lorſque, dans un attelier, ou dans un port, ou ſur un terrain quelconque, on ſe propoſe de le tranſporter d'un lieu à un autre.

JUMELER. v. a. Fortifier une piece de bois, trop foible, ou trop affoiblie, par le moyen d'une nouvelle piece de bois, qui lui eſt réunie étroitement, & qui concourt avec elle à réſiſter aux puiſſances qui tendent à la rompre. On jumele un mât, une vergue, *to fish a maſt or yard*, un bau, *to clam a beam*, &c. lorſqu'ils ont conſenti ou éclaté.

JUSANT. ſ. m. *Ebb or ebb tide.* Les marins donnent ce nom au mouvement journalier de la mer, que les Phyſiciens nomment reflux Si, pendant le flux, la mer porte de nouvelles eaux ſur les rivages, & s'éleve à une hauteur plus ou moins grande au-deſſus de ſon niveau naturel; au contraire, pendant le juſant, elle court en ſens oppoſé, elle reporte loin des côtes les eaux qu'elle y avoit accumulées, & s'abaiſſe autant au-deſſous du niveau naturel, qu'elle avoit acquis de hauteur par le flux. — Lorſque ce mouvement de la mer eſt établi, on dit qu'il y a juſant, *the tide, ebbs or falls*; s'il eſt vif & rapide, il y a grand ou fort juſant. — Lorſque ce mouvement s'éteint, & que celui du flux eſt prêt à lui ſuccéder dans l'ordre des phénomenes, le juſant étale ou eſt étalé; *ſlack water*. — L'époque à laquelle le juſant commence, & la période pendant laquelle il a lieu, étant régulieres, ou variant régulierement, on s'en ſert ſouvent pour indiquer le temps de commencer, d'exécuter ou d'arrêter une opération, en diſant qu'on agira au juſant, ou de juſant, ou après le juſant.

K.

KETCH. ſ. m. *Ketch.* Nom d'un bâtiment anglois, dont on peut prendre une idée par la fig. (17, V.). Il porte un grand mât & un mât d'artimon, avec des voiles baſſes qui reſſemblent à l'artimon des vaiſſeaux, & pluſieurs focs, qui ſont ſoutenus par un long beaupré. Au deſſus des voiles baſſes, ces bâtimens ſont gréés de voiles hautes, leur grandeur les fait ranger dans la claſſe de ceux qui peuvent recevoir une charge de 100 à 250 tonneaux.

KOFF. ſ. m. Nom d'un bâtiment hollandois, qui eſt repréſenté (fig. 12, V.). Il a un grand mât & un mât de miſaine, avec des voiles inférieures qui ſont à baleſtron, & des voiles ſupérieures, qui ne ſont que des huniers. Il ſert au tranſport de toutes ſortes de marchandiſes, & n'eſt jamais qu'un bâtiment de charge,

L

LABOURER. v. a. Une ancre labour, lorſque le vaiſſeau qui lui eſt attaché, étant entraîné par les courans, l'oblige de ſillonner avec ſa patte le fond de la mer, qui ne lui oppoſe pas, par ſa ténacité, une réſiſtance aſſez conſidérable; *to drag the anchor, to come home.* On dit alors que le vaiſſeau labour, ou qu'il labour avec ſon ancre, ou qu'il chaſſe. — Si un vaiſſeau, dans ſon mouvement progreſſif, vient à toucher le fond de la mer, paſſagérement & par ſa quille, il eſt dit avoir labouré avec la quille, *to plough with the keel*; on dit auſſi, dans ce cas, qu'il a labouré le fond.

LACER. v. a On lace une voile avec une autre, en paſſant pluſieurs fois un cordage dans des pattes ou anneaux qu'on attache dans ce deſſein, en divers points des ralingues On lace ainſi une bonnette avec la partie inférieure d'une haſſe voile, pour qu'elle reçoive l'impulſion du vent qui paſſeroit ſans effet ſous la ralingue de celle-ci (fig. 1, A.). On ſous-ajoute auſſi une voile à des huniers, & on les réunit en les laçant enſemble.

LACET. ſ. m. Languette de fer qui, repliée ſur elle-même, embraſſe un anneau de fer dans un point de ſon contour, & ſert à le fixer dans le point d'un vaiſſeau où il peut être utile. Un tel anneau eſt nommé anneau à lacet. Lorſqu'on veut le mettre en place, les deux branches de la languette ſont introduites dans le trou pratiqué pour les recevoir; & elles ſont enſuite rivées des deux côtés de ces trous, pour quelles n'en puiſſent plus ſortir : par ce moyen, l'anneau reſte pendant, ſolidement attaché, & libre de tourner ſur le point de ſon contour, qui eſt ſaiſi par le lacet.

LACHE. adj. Un vaiſſeau eſt lâche, lorſque, ſous voiles, il a une tendance habituelle à arriver (voyez Arriver) : c'eſt pourquoi, il ne vient au vent qu'avec difficulté, lorſqu'il eſt néceſſaire de l'y rappeler; cette propriété eſt contraire à celle d'être ardent. Elle ſe fait ſur-tout remarquer, lorſque les vaiſſeaux ont peu de viteſſe, car elle diminue à raiſon du quarré de cette viteſſe, tandis que celle d'être ardent, augmente dans le même rapport; un vaiſſeau lâche eſt un vaiſſeau defectueux,

LAGON. ſ. m. Petit lac formé par la mer, entre des terres, ou entre des rochers.

LAGUIS. ſ. m. Nom d'un nœud coulant, qui eſt fait avec le bout d'un cordage, ſur un fardeau, & qui ſe ſerre d'autant plus que la tenſion du cordage eſt plus grande.

Laisse. f. f. C'eſt l'eſpace que la mer laiſſe à découvert, lorſqu'elle fait retraite par l'effet du reflux. — On donne auſſi le nom de laiſſes aux terres que la mer couvroit autrefois, & auxquelles elle ne peut atteindre aujourd'hui. C'eſt encore le nom des pierres, ſables, &c. qu'elle amoncelle ſur ſes bords, ou qu'elle rejette de ſon ſein, & qui reſtent ſans retour ſur le rivage.

Laisser. v. a. La mer laiſſe, lorſque, par le reflux, ſon niveau s'abaiſſe au-deſſous du point auquel il s'étoit élevé par le flux. — Une ancre laiſſe, ou laiſſe le fond, *the anchor is a trip, or is away*, lorſque, par les efforts appliqués dans un vaiſſeau au cable qui eſt attaché à ſon arganeau, ſa patte ſe dégage du fol où elle étoit enfoncée. — Un vaiſſeau laiſſe le fond, quand il quitte les parages de la mer dans leſquels la profondeur de l'eau eſt ſuſceptible d'être meſurée, à l'aide de la ſonde. — Il laiſſe ſes ancres, lorſqu'il les abandonne après lui au fond de l'eau, & que les circonſtances ne lui permettent pas de les lever, *to leave the anchors and cables behind them.* — Laiſſer un vaiſſeau, courir, abattre, ou arriver, c'eſt ne pas contrarier l'effet du vent, qui tend à entretenir la viteſſe de ce vaiſſeau, ou progreſſive, ou de rotation horiſontale. — Laiſſer porter, c'eſt continuer de maintenir les voiles expoſées à l'impulſion du vent, ſous un angle d'incidence d'une certaine grandeur. — Laiſſer tomber l'ancre, c'eſt la détacher d'un vaiſſeau & l'abandonner à ſa propre peſanteur, qui alors la fait deſcendre ſur le fond de la mer, où elle engage une de ſes pattes pour retenir ce vaiſſeau, à l'aide d'un cable, dans le lieu déterminé d'un mouillage; *to caſt anchor.* — Laiſſer tomber une voile baſſe, c'eſt la laiſſer ſe déployer elle-même, en détachant les cordages qui ſont employés à la tenir pliée & ſerrée ſur ſa vergue. Le poids de ſa toile, de ſes ralingues, & des poulies qu'elle porte, ſuffit pour la faire dérouler dans toute ſa hauteur; *to let fall the N. ſail.*

Lamanage. ſ. m. *Load manage, pilotage.* L'art de conduire un vaiſſeau le long d'une côte, & de le diriger, ou dans un port, ou dans une rade, ou dans une baie. Il ſuppoſe la connoiſſance-pratique des lieux fréquentés, c'eſt-à-dire, des haut-fonds, des marées, des courans, des mouillages, des paſſages, des canaux, &c. qui ſe trouvent dans ces parages — On donne le nom de frais de lamanage, *portage*, au ſalaire accordé au pilote qui eſt chargé de la conduite & de la conſervation d'un vaiſſeau, lorſqu'arrivé près d'une côte, il cherche à l'approcher davantage, ou pour la prolonger, ou pour parvenir ſoit à un port, ſoit à un mouillage.

Lamaneur. ſ. m. *Coaſting pilot.* Titre diſtinctif qui n'eſt accordé qu'à certains hommes de mer, auxquels une aſſez longue expérience

& des recherches continuelles ont procuré toutes les connoiſſances locales qui ſont relatives à une côte particuliere de la mer; les fonctions de ces pilotes côtiers ſont de diriger avec sûreté tous les bâtimens, ſoit à l'entrée, ſoit à la ſortie d'un port, d'une rade, d'une riviere, &c.; & ſi on les emploie pour éloigner les dangers, leur garantie prévient tous les reproches que pourroient faire les aſſureurs, dans le cas où un bâtiment aſſuré éprouveroit quelqu'accident.

Lame. ſ. f. *Wave.* Onde, vague, ou montagne d'eau plus ou moins élevée, que le vent produit, augmente & entretient ſur une mer, dont il agite la ſurface. Si on examine la fig. (5, G.), on une idée de la forme *o n m* d'une lame réguliere, & du vuide, *trough*, qui ſépare cette lame de celle *r b a*, qui la précede. Si elle eſt haute, & large par ſa baſe, c'eſt une groſſe lame; ſi cette baſe embraſſe un long eſpace, alors la lame eſt longue, *long ſea*; & au contraire ſi pluſieurs lames peu élevées couvrent un petit eſpace, quoique le vent ſoit conſidérable, on dit que ces lames ſont courtes, ou que la mer eſt courte, *ſhort ſea*; celles-ci ſe ſuccedent rapidement, ſe briſent les unes ſur les autres, & fatiguent beaucoup les vaiſſeaux qui ſont expoſés à leur choc. — Une lame ſourde eſt une longue ondulation ſur la mer, ſans écume & ſans bruit, qui n'eſt ſouvent que, le retour des eaux à l'état d'équilibre, après une grande agitation, ou l'effet de la propagation des lames que le vent éleve dans des parages éloignés où il regne avec violence. De telles lames ſont ainſi diſtinguées de celles qui briſent ou qui déferlent, c'eſt-à-dire, dont les eaux recevant continuellement une nouvelle impulſion du vent, ne ceſſent de ſe choquer mutuellement, & de couvrir d'écume leur ſurface. — Lorſqu'un vaiſſeau ſe trouve placé dans l'intervalle *a o* de deux lames élevées, le vent ne peut frapper ſur ſes voiles, & on dit que, dans cet état, il eſt abrié par la lame, *becalmed in the trough of the ſea.* Ses poſitions, à l'égard des lames, ſont indiquées, d'ailleurs, par des expreſſions particulieres: c'eſt ainſi qu'un vaiſſeau eſt, debout à la lame, lorſque celle-ci s'avance directement contre ſa proue; il a la lame par le travers, *the ſea ſtrikes upon the broad ſide*, lorſqu'elle eſt dirigée ſur l'un ou l'autre de ſes flancs; & enfin la lame vient de l'arriere, lorſqu'elle ſuit le vaiſſeau, & la direction prolongée de ſa quille.

Lancer. v: a. Un vaiſſeau eſt lancé à la mer, *to launch*, lorſqu'après avoir été conſtruit à terre ſur un plan incliné (fig. 39, C.), il eſt abandonné à ſa propre peſanteur, qui le fait gliſſer ſur le chantier *b d n a* (fig. 42, C.), & l'entraîne à la mer. On lance un bâtiment du Roi, en enveloppant ſa partie inférieure d'un ber-

eau *emoem'*, qui gliſſe ſur le chantier, & emporte avec lui le bâtiment qu'il ſoutient. — Les bâtimens du commerce ſont lancés d'une maniere moins diſpendieuſe, parce que leur grandeur eſt moins conſidérable que celle des vaiſſeaux de guerre. Leur quille gliſſe ſur le chantier dans une couliſſe faite exprès, & un bâti de charpente qui eſt élevé de chaque côté de ces vaiſſeaux, à la hauteur de l'extrêmité de leurs varangues, prévient ou empêche la chûte latérale de ces bâtimens pendant leur courſe. — Le mot lancer exprime auſſi un mouvement ſpontané de rotation horiſontale, dans un vaiſſeau flottant. Si, dans ſa courſe, un bâtiment ne ſuit pas exactement une même direction, s'il ne ſe meut pas toujours paralléjement à lui-même, ou ſi ſa proue s'écarte à droite ou à gauche, ſoit par l'effet des lames environnantes, ſoit par un défaut inſtantanné d'équilibre entre ſes voiles, ſoit par toute autre cauſe, on dit que ce bâtiment lance, *to gripe*. Lorſque ce mouvement de rotation porte la proue à tribord ou babord de la direction de la quille, le bâtiment lance ſur N bord; & ſi elle s'élance de l'un ſur l'autre côté, le bâtiment lance d'un bord ſur l'autre, *to sheer*, *to yaw*. Ces mouvemens ont lieu, & à l'ancre & ſous voiles. On en aura une idée, ſi on ſuppoſe que dans un premier inſtant, la quille d'un vaiſſeau, ſoit repréſentée par *AB*, (fig. 31, G.) & que dans l'inſtant ſuivant, où le vaiſſeau arrive en *rs* ſur la ligne *sr* qu'il parcourt, ſa quille ſoit placée ſuivant *qn*, ou *if*, au lieu de l'être ſur *ab* parallele à *AB*; on voit, dans cet état des choſes, que le bâtiment a lancé à tribord ou à babord, & ces écarts, en ſe répétant, dans une route quelconque, jettent une grande incertitude, ſoit ſur la longueur, ſoit ſur la véritable direction, de la route *rs* prolongée.

Lande. ſ. f. Voyez Latte de hune. Ce dernier mot eſt plus uſité & plus convenable; *foot hook plate*.

Langard. ſ. m. On donne ce nom à une voile quadrangulaire dont on grée la vergue inférieure du grand mât d'un brigantin. On voit (fig. 23. V.) un brigantin ordinaire ſans autre voile baſſe au grand mât, que la baume ordinaire; & ſi à la vergue inférieure du grand hunier, on attache une voile pareille à celle qu'on diſtingue à la même place (fig. 22.), cette voile eſt un langard qui rapproche alors la voilure d'un tel brigantin (fig. 23.) de celle du ſenau (fig. 22.). — Cette voile ſurajoutée à un brigantin, & qui fait différer ce bâtiment des brigantins ordinaires, fait auſſi que de tels bâtimens ſont communément diſtingués par le nom de langard. — Ainſi un langard n'eſt qu'un brigantin dont la voilure eſt augmentée d'une voile de fortune portée par ſon grand mât.

Langue. ſ. f. Coin ordinaire d'une longueur plus ou moins con-

ſidérable. — Dans le mâtage des vaiſſeaux, on ſe ſert de langues qu'on place entre les mâts & le bord de leur étambrai, pendant que leur pied deſcend ſur la carlingue, afin d'empêcher que les liens ou cercles de fer qui ceignent ces mâts, ne s'arrêtent ſur le contour de ces étambrais. — Dans la compoſition du berceau d'un vaiſſeau, on employe auſſi des langues, *wedges*, ou coins dont la forme eſt repréſentée (fig. 30. C.). On les introduit ſous la ventriere telle que *c c* (fig. 27), à grands coups de maſſe, pour ſoulever le vaiſſeau au-deſſus des tins ſur leſquels il repoſoit pendant ſa conſtruction, & pour le faire porter entiérement ſur le berceau qui lui eſt préparé, tel qu'on le voit (fig. 42.). — Une laize de toile dont la forme eſt triangulaire, & qui fait partie d'une voile, reçoit auſſi le nom de langue de toile. (Voyez pl. M.).

Lans. ſ. m. Ecarts qu'un vaiſſeau fait à droite ou à gauche de la route ſur laquelle il eſt dirigé, lorſqu'il s'avance dans l'eſpace à l'aide d'un vent fait, qui frappe ſur une voilure déterminée. On voit (fig. 88. G.) la route *a b c m* d'un vaiſſeau qui ne parvient de *a* en *m* directement qu'en s'écartant momentanément & alternativement de chaque côté de la ligne droite qu'on imagineroit menée de *a* en *m*. Ces lans, *yaws*, & leurs variétés, & l'irrégularité de leur ſucceſſion, jettent beaucoup d'incertitude dans l'eſtime que les navigateurs peuvent faire en mer, & de la longueur, & de la direction réelles de la route qu'un vaiſſeau a pu ſuivre pendant un temps donné.

Lanterne. ſ. f. On emploie dans la marine, en outre des lanternes qui ſont généralement connues, d'autres lanternes nommées à gargouſſes & à mitrailles. Les premieres ne ſont autre choſe que des étuis cylindriques en bois mince & propres à contenir chacune une gargouſſe d'un calibre donné. — Les lanternes à mitrailles ſont auſſi des cylindres en fer-blanc qu'on remplit de mitrailles, & qu'on place par-deſſus la charge ordinaire d'un canon, pour être lancés ſur un ennemi qu'on combat à peu de diſtance.

Larder. v. a. C'eſt mettre des lardons en chanvre, ſur une face d'une voile ou d'un paillet. On fait cette opération en préparant des morceaux de torons d'un cordage décommis, & en les paſſant & repaſſant dans la toile d'une voile, telle qu'une bonnette, ou dans le tiſſu d'une large treſſe nommée paillet ou ſangle.

Large. ſ. m. Tout eſpace de mer qui eſt hors de la vue de toute terre, eſt dénommé le large, *the offing*. Un vaiſſeau qui eſt dans un tel eſpace eſt au large, *offward*. — Il prend le large, lorſqu'il ſe dirige de terre, vers un tel eſpace, ou lorſqu'il ſuit une route qui l'éloigne directement de toute terre; *to take ſea room. To ſtand*

off the ſea, *to ſheer of.* C'eſt dans le même ſens qu'on dit gagner le large ; mettre au large ; courir, aller au large ; tenir le bord du large. --- Lorſque le vent ou les lames ſemblent dirigés de ce même eſpace vers la terre, on dit qu'ils viennent du large, *ſea breeze*, *or largewind* ; *high ſea in the offing* ; de même ils portent au large ; ainſi que certains courans déterminés, lorſqu'ils tendent à éloigner les vaiſſeaux de la terre ou des côtes. --- Un vaiſſeau paſſe au large d'un autre bâtiment, ou d'une île, ou d'une terre, lorſqu'il en paſſe à une bonne diſtance, *to paſs at a diſtance.* --- Un canot pouſſe au large, *to puſh off*, lorſqu'on le repouſſe loin d'un vaiſſeau ou d'un rivage, afin qu'il ſe trouve, dans un eſpace libre, & qui permette l'uſage des avirons.

LARGEUR. ſ. f. *Main breadth.* On donne le nom de largeur principale ou abſolue à la plus grande largeur d'un vaiſſeau ; & c'eſt celle du maître couple qui, lui-même, eſt la plus grande ſection tranſverſale qu'on puiſſe imaginer dans un bâtiment. On voit dans la fig. (2. P.) toutes les demi-ſections tranſverſales faites en divers points de la quille d'un bâtiment, tel que celui qui eſt repréſenté (fig. 1.) ; & le ſeul maître couple y eſt deſſiné dans tout ſon contour *ocbanrBf*. Il embraſſe entre ſes branches tous les autres couples, & ſa plus grande largeur, qui eſt placée à la hauteur du point *a*, eſt en même-temps celle qu'on nomme la largeur principale du bâtiment auquel ce couple appartient. Si on conſidere le plan *ADB* (fig. 4. A.) de la carene d'un vaiſſeau, on y voit le contour *CDE* de ſon maître couple & ſa largeur principale *CE*, dont on peut encore remarquer la moitié en *BA* (fig 5.) dans le plan des couples de l'arriere du même bâtiment.

LARGUE. adj. Un cordage lâche & ſans tenſion eſt nommé largue, *ſlack rope.* --- Les écoutes d'une voile, lorſqu'elles ne ſont pas retenues, & que par leur tenſion elles ne ſervent pas à maintenir une voile dans une ſituation fixe, ſont des écoutes largues, *flowing ſheets.* --- Ce mot eſt auſſi employé à exprimer le rapport de la direction du vent avec celle de la quille d'un vaiſſeau. Ainſi le vent eſt largue pour un vaiſſeau, lorſque ſa direction fait avec la quille un angle plus petit que 112°, (en conſidérant l'ouverture de cet angle tournée vers l'arriere), c'eſt-à-dire, lorſque cette direction ſuppoſée *fE* (fig. 30. G.) forme avec *ED* un angle inférieur à 112°. Si cet angle en differe de la grandeur de un, ou deux ou trois quarts de vent ; c'eſt-à-dire, de 11° 15', ou de 22° 30', ou de 33° 45', &c. le vent eſt alors d'autant de quarts largue ; *N points large wind.* Lorſque cette différence eſt trop grande, ſans que cependant le vent vienne directement de l'arriere dans le ſens *DE*, le

vent eſt grand largue ; *quarter wind* ; comme il eſt petit largue , ſi cette même différence eſt peu conſidérable. — Quand le vent eſt largue pour un vaiſſeau qui eſt ſous voiles, ce vaiſſeau eſt dit avoir vent largue , *to ſail large* , ou bien courir largue , ou porter largue. Quelquefois pour exprimer la différence des viteſſes qu'un même vent lui communique , lorſqu'il court au plus près ou largue ou vent arriere , on dit qu'il eſt meilleur ou plus mauvais voilier ſur le largue qu'à toute autre allure.

Larguer. v. a. Lorſqu'on lâche un cordage tendu , & qu'on le laiſſe aller , c'eſt le larguer , *to dowſe any rope.* — Larguer une boſſe , un cable , une amarre , c'eſt détacher ces cordages du lieu où ils étoient retenus dans une certaine tenſion , & les abandonner entiérement. C'eſt dans ce ſens qu'on doit entendre des commandemens , ſouvent faits à haute voix dans un bâtiment , tels que ceux-ci , largue les écoutes ? *let fly the ſheets ?* Largue le lof ? *up tacks and ſheets ?* Largue la grande amure , les driſſes ? *let run the haliards ?* Les boulines ? *let go away the bowlings ?* Les bras ? *let go the N brace ?* Les palans de ris ? *let go away the reef tackles ?* Une amarre ? *let go a belayed rope ?* &c. — Larguer en bande , *to let go amain* , c'eſt lâcher inſtantanément un cordage tendu , ſans établir de gradation dans le décroiſſement de ſa roideur ; & cette expreſſion eſt ſur-tout employée pour les écoutes des baſſes voiles , lorſque preſſés par les circonſtances , les navigateurs les lâchent ſans aucune précaution — Larguer eſt un mot dont on fait ſouvent le ſynonime de filer , puiſqu'il ſignifie ſouvent lâcher un cordage par dégrés & peu-à-peu , *to eaſe off any rope* , ſans l'abandonner entiérement , afin de diminuer graduellement ſa tenſion primitive. C'eſt dans ce ſens qu'on dit quelquefois , larguer les écoutes , *to eaſe off the ſheet* , les balancines , *to clear away the rifts* ; le point du vent de la grand-voile , *to hale up the weather main clue garnet* , une driſſe , *to let run a haliard* , &c. — Larguer des ris , *to let the reef out* , c'eſt expoſer à l'impulſion du vent régnant , la partie ſupérieure telle que *b a p o* d'une voile *acdb* (fig. 59 , M.) , qui étoit repliée auparavant & ſerrée ſur la vergue de cette voile. (Voy. Ris.) — Un vaiſſeau ſous voiles , eſt dit larguer , *to bear up* , lorſqu'il marche ſous l'effort d'un vent largue. Voy. Largue. — Un vaiſſeau largue , *to ſpring a butt* , lorſque ſes pieces compoſantes ſe ſéparent & ſe déſuniſſent , de maniere qu'il n'eſt plus un tout parfaitement lié dans tous ſes points ; & lorſque cette déliaiſon eſt portée à un très-haut degré & devient ſenſible dans toute l'étendue du bâtiment , on dit qu'il largue de par-tout ; *to be ſplit at ſea.* Cet état eſt l'effet d'un long ſervice ou celui des mers dures dans leſquelles un bâtiment a navigué.

LAST. f. m. *Laſt.* Meſure Hollandoiſe qui exprime le poids, de deux tonneaux de France environ, ou de 4000 liv.

LATIN. adj. Les voiles triangulaires portent le nom de voiles latines, *lateen ſails*, & un bâtiment qui n'eſt gréé que de voiles ſemblables eſt diſtingué ſouvent par le nom de bâtiment latin. De tels bâtimens, ſont ſur-tout communs dans la mer Méditerranée ; & ne ſe montrent preſque jamais dans l'Océan.

LATIONE. ſ. f. Nom d'un bâtiment, qui eſt en uſage dans les mers de Chine, & qui a quelque reſſemblance avec les galeres.

LATITUDE. ſ. f. Celle d'un vaiſſeau qui eſt en mer, eſt ſa diſtance à l'équateur comptée ſur le méridien du vaiſſeau. Lorſqu'il part d'un point quelconque, cette diſtance eſt ſa latitude de départ, & on nomme ſa latitude d'arrivée, celle du point auquel il arrive, après une navigation quelconque. Pendant ſa route, de quelque maniere qu'elle ſoit dirigée, à moins qu'il ne s'avance dans le ſens d'un parallele, ſa diſtance à l'équateur varie néceſſairement & en conſéquence de ce changement, il eſt dit courir en latitude. Son changement de poſition eſt nommé ſon chemin en latitude. La latitude du point, où chaque jour à midi, il peut être parvenu, eſt déterminée ou par les obſervations aſtronomiques, ou par des meſures priſes à bord, ſoit du chemin qu'il a fait pendant un temps déterminé, ſoit de la direction de ſa route ; alors cette latitude eſt nommée obſervée ou eſtimée : enſuite cette latitude eſtimée, étant dégagée de quelques erreurs qui pouvoient l'altérer eſt nommée latitude corrigée ; *latitude corrected by obſervation*, pour la diſtinguer de la latitude, obſervée, *latitude as known by obſervation*, & eſtimée, *latitude by dead reckoning.*

LATTE. ſ. f. Petite piece, de bois, ou de fer, qui eſt peu épaiſſe, & qui eſt longue, étroite & platte. C'eſt avec de telles lattes en bois qu'on forme dans certaines parties d'un vaiſſeau, des planchers partiels en treillis, ou à claire-voie, nommés caillebotis. La plateforme ou le plancher *f n i* de la poulaine (fig. 3, P.) eſt fait avec des lattes qui ſont diſtribuées ſur cet eſpace de maniere qu'il y a autant de plein que de vuide ; *ledges of the grattings.* — Les bandes de fer dont on ceint les caps de mouton (fig. A, 76.) qui ſervent à roidir les haubans des mâts de hune, ſont terminées, par une queue, platte, étroite, & longue, qu'on nomme latte de hune. C'eſt à cette queue ou à de telles lattes pereées d'un trou à leur extrêmité qu'on accroche (fig. 75.) les gambes de hune dont l'effet eſt d'aſſujetir & la hune & les caps de mouton qui la traverſent par leur latte ſur les bords (fig. 1, A.) de ſon contour. — Les bandes de fer qui réuniſſent les bouts des deux traverſins des barres de

perroquet, & qui ſervent d'appui aux haubans intermédiaires de ces petits mâts ſupérieurs, portent auſſi le nom de lattes. — On ſe ſert dans les chantiers de conſtruction de certaines lattes, minces, longues & pliantes, pour déterminer ſur un plan la courbe continue qui paſſe par pluſieurs points ſéparés, appartenans à cette courbe, en aſſujettiſſant une de ces lattes à paſſer elle-même par tous ces points. C'eſt avec de telles lattes qu'on trace ſur le plancher uni d'une ſalle, & dans toute leur grandeur, les contours réels, & des couples d'un bâtiment qu'on ſe propoſe de conſtruire, & ceux de ſes liſſes, de ſes lignes d'eau, de ſes eſtains, de ſes barres, &c. Afin que d'après ces traits principaux, les charpentiers puiſſent former les patrons ou les gabarits des pieces de bois qu'ils doivent travailler pour la compoſition de ce bâtiment.

Laver. v. a. C'eſt néroyer avec de l'eau de mer les ponts & la muraille d'un vaiſſeau. — Laver une piece de bois, c'eſt en ſéparer, à l'aide d'une ſcie, une croute ou une planche plus ou moins épaiſſe, ſur une de ſes faces, pour lui donner la forme d'une piece équarrie.

Lé. ſ. f. Eſpace de vingt-quatre pieds de largeur, qui ſur le bord des rivieres, doit toujours être libre de tout embarras, pour la commodité de la navigation.

Lege. adj. *Wait ship, or light.* Un bâtiment eſt lege, lorſqu'il ne porte aucun chargement, ou aucune cargaiſon. Il eſt lege, lorſqu'il n'a que ſon gréément & le leſt, en fer ou en pierres, qui lui eſt néceſſaire pour naviguer avec ſûreté; celui dont la cale eſt parfaitement vuide, eſt comp'ettement lege.

Leger. adj. Un canot qui eſt aiſé à mouvoir avec des avirons, eſt léger de rames, & tout bâtiment dont la marche eſt ſupérieure, eſt léger de voiles. Ces expreſſions annoncent que l'eau leur oppoſe une réſiſtance plus légere ou plus facile à vaincre, que celle qui eſt éprouvée par des bâtimens de la même claſſe.

Lest. ſ. m. *ballaſt.* Aſſemblage de morceaux de fer ou de petits cailloux, ou de matieres lourdes, qu'on entaſſe avec ordre juſqu'à une certaine hauteur dans le fond d'un vaiſſeau, pour abaiſſer, par leur grande peſanteur ſpécifique, le lieu du centre de gravité de ce vaiſſeau chargé, & contribuer ainſi à augmenter la ſtabilité dont la forme de la carene peut le rendre ſuſceptible. Le leſt en fer, *iron ballaſt*, ou les matieres les plus peſantes, ſont arrangées dans le fond de la cale; enſuite ce premier leſt eſt recouvert d'un leſt en pierres, *ſtone ballaſt*, & l'un & l'autre ſont diſtribués de maniere qu'ils puiſſent rendre les plus douces poſſibles, les oſcillations que la mer communique aux vaiſſeaux. C'eſt le dernier leſt qui ſert de lit aux barri-

ques, plus ou moins grandes, qui contiennent des approviſionnemens, & elles y ſont enfoncées ou engravées de maniere qu'elles ne peuvent changer de place, dans les mouvemens quelconques d'un vaiſſeau. --Tout bâtiment qui n'eſt encore chargé que de ces deux eſpeces de leſt, en quelque quantité que ce puiſſe être, eſt dit être ſur ſon leſt, *ſhip her ballaſt.* S'il navigue dans cet état, il eſt dit aller ou revenir ſur ſon leſt; *to go on the ballaſt*, *to return on ballaſt.* --- Un vaiſſeau fait du leſt, lorſqu'on le charge de ſon leſt.

Lestage. ſ. m. *Leſtage.* Action de leſter un bâtiment. Les hommes occupés d'une telle opération, travaillent au leſtage, & ceux qui la dirigent, font obſerver les regles de l'art du leſtage, pour la rendre auſſi favorable qu'elle peut l'être au développement, ainſi qu'à la perfection des bonnes qualités d'un bâtiment.

Lester. v. a. *To Ballaſt.* Charger les parties inférieures de la cale d'un vaiſſeau de matieres très-peſantes, pour donner à ce bâtiment un nouveau degré de ſtabilité, ou pour ajouter à la réſiſtance que, par la forme de ſa carene, il peut oppoſer aux puiſſances qui tendent, ou à l'incliner latéralement, ou à lui faire faire des oſcillations trop vives & trop étendues. Ces matieres ſont aſſez ordinairement où des morceaux de fer, ou des pierres, des cailloux, &c. Ces poids ſont au nombre de toutes les choſes utiles à la ſûreté de la navigation & ne ſont pas partie ou ne ſont pas comptées comme faiſant partie de ce qu'on nomme, la charge, le chargement ou la cargaiſon d'un vaiſſeau. --- Lorſque le poids eſt ſuffiſant aux beſoins & bien ordonné ſuivant les regles de l'expérience & de la théorie, alors un bâtiment eſt bien leſté; mais l'inſuffiſance & le déſordre font dire qu'il n'eſt pas aſſez leſté, ou qu'il eſt mal leſté.

Lesteur. ſ. m. Homme habile & employé à arranger convenablement, le leſt d'un bâtiment dans les différens points de ſa cale, afin qu'il produiſe les effets les plus avantageux. --- Les bateaux qu'on charge de leſt pour tranſporter à bord des bâtimens, ſont nommés bateaux leſteurs, comme auſſi le nom de leſteurs diſtingue les manouvriers qui portent le leſt à bord.

Lettre. ſ. f. L'Amirauté donne aux capitaines de commerce, des paſſe-ports ou des lettres de mer, lorſque les bâtimens qu'ils commandent ſortent des ports de France. Ces lettres annoncent, le noms des capitaines, des armateurs, & des vaiſſeaux, ainſi que la grandeur des bâtimens, leur cargaiſon, leur deſtination & la nation à laquelle ils appartiennent. — On donne le nom de lettres, de marques ou de repréſailles, à une autoriſation accordée par le Roi, d'armer en guerre & de courir ſur les ennemis; *letters*

of marque. — Les lettres des miniſtres du Roi, qui annoncent aux jeunes gens leur admiſſion, comme éleves, dans différentes claſſes de la marine, ſont des lettres, d'éleves de la marine, d'éleves commiſſaires, d'éleves ingénieurs, &c. — Les lettres de voiture qu'on donne au patron, d'un bâtiment ſur lequel on a fait embarquer des objets quelconques; ſont des états des marchandiſes chargées, & qui renferment les noms & du patron à qui elles ſont confiées & des perſonnes, auxquelles elles ſont adreſſées ou qui les expédient. De telles lettres ſont ſeules employées dans le petit cabotage & tiennent lieu de charte-partie ou de connoiſſement.

Levée. ſ. f. Faire une levée de gens de mer, c'eſt faire un raſſemblement de ces hommes, qui conſacrés au ſervice de la mer ſont claſſés en France, & obligés de ſe rendre dans les ports du Roi, lorſqu'ils en reçoivent l'ordre pour être embarqués ſur les vaiſſeaux de Sa Majeſté; *raiſing of the ſeamen.* — Des commiſſaires & des officiers aux claſſes ſont chargés ſpécialement de régler le tour du ſervice de chaque marin, & de leur diſtribuer, dans les divers quartiers du royaume, où ils ſont domiciliés, les ordres de paſſer dans un port déterminé pour y être armés chacun dans le grade auquel ils ſont parvenus. On fait auſſi la levée d'un équipage, lorſqu'on engage tous les hommes qui peuvent être néceſſaires pour conduire, manœuvrer & défendre un bâtiment, pendant un voyage déterminé. — La levée des couples d'un vaiſſeau, eſt leur établiſſement ſur la quille & dans la place qui leur eſt aſſignée. Ce mot vient de ce que ces couples d'abord travaillés & couchés à terre, ſont enſuite relevés de deſſus le chantier pour compoſer la carcaſſe d'un bâtiment dont ils ſont partie, & pour prendre la ſituation droite qui eſt indiquée (fig. 39, C.). Comme il n'y a qu'un certain nombre de couples d'un vaiſſeau, qui ſoient conſtruits en totalité & ſéparément dans les chantiers des ports avant d'être établis ſur la quille, & comme ces couples ſervent ſur-tout à prononcer la véritable forme d'un vaiſſeau, puiſque leur contour particulier eſt deſſiné dans le plan vertical, (fig. 2. P.) on donne à ces couples principaux le nom de couples de levée. — On dit en parlant de l'état de la mer, qu'il y a de la levée, *that is a ſwell, the waves riſe high*, lorſque ſa ſurface eſt aſſez agitée & ſes lames aſſez conſidérables pour donner aux vaiſſeaux des mouvemens d'oſcillation. La levée de la mer, *ſwell of the ſea*, n'eſt donc autre choſe qu'une ondulation plus ou moins grande de ſes eaux, qui en ſe propageant ſous un vaiſſeau, en éleve ou l'avant ou l'arriere, ou la maſſe totale, pour les laiſſer s'abaiſſer enſuite dans l'intervalle des lames.

LEVER. v. a. Lorſqu'à bord d'un vaiſſeau on tire une ancre du fond de la mer, par le moyen de ſon cable & d'un cabeſtan, c'eſt lever cette ancre, *to weigh the anchor*, (fig. 3, V.). On la leve auſſi quelquefois par le moyen de l'orin *a b c* (fig. 10, M.), & alors c'eſt la lever par les cheveux. Lorſque ce travail eſt exécuté à bord du vaiſſeau auquel cet ancre appartient, comme dans le premier cas, ou à bord d'une chaloupe, comme dans le ſecond cas; c'eſt lever l'ancre avec le vaiſſeau, ou avec ſa chaloupe; *to trip the anchor with the long boat, or by the hairs.* — On leve les loſs, *to haul up the weather clue of N ſail*, lorſqu'à l'aide des cargue-points, on ſouleve plus ou moins haut les coins inférieurs des baſſes voiles, & du côté du vent, apres avoir lâché des cordages nommés amures. Cette opération rend plus prompte celle qui a pour objet de changer la poſition de ces voiles; & elle ſe borne à lever les loſs de miſaine ou de grande voile, *to riſe the fore tack on main tack.* Lever les boſſes, c'eſt les détacher des cordages qu'elles entourent & qu'elles retiennent. C'eſt dans le même ſens qu'on dit lever les garcettes de tournevire, ou celles qui uniſſent étroitement la tournevire au cable d'une ancre. Lever les ſourrures, c'eſt auſſi dégarnir un cordage, de toutes les enveloppes en toile dont il eſt couvert. — Lever les épontilles, c'eſt relever les étançons, qui, dans un vaiſſeau, tournent ſur des charnieres, afin qu'elles ne forment pas d'obſtacles aux matelots qui ſont employés à mouvoir le grand cabeſtan. — Lever les rames, *to unſhip the oars*, dans un batteau, c'eſt ceſſer de les employer, en les faiſant ſortir de l'eau, & en les conſervant dans une ſituation horiſontale, ſans mouvement, mais prêtes à être miſes en action. — Lever un vaiſſeau, c'eſt établir ſur ſa quille tous ſes couples principaux qui ſont diſtingués ſous le nom de couples de levée, & qu'on voit (fig. 39, C.). Si ces couples ſont compoſés de pieces de bois droites, il eſt levé en bois droit, mais ſi ſes pieces compoſantes ſont courbes, comme dans celui de la (fig. 89.) il eſt levé en bois tort. — Lorſqu'un vaiſſeau eſt conſtruit & qu'on veut le dégager de tous ſes appuis, on déplace ſes étançons, &c. & c'eſt lever ſes accores, &c. — Lever la chaſſe, c'eſt ceſſer la pourſuite d'un vaiſſeau ennemi, *to leave off chace.* — Levée des matelots, c'eſt leur donner l'ordre de ſe rendre dans les ports de Roi, pour être armés ſur ſes vaiſſeaux.

LIEN. ſ. m. On donne ce nom aux bandes de fer dont on ceint un objet pour ſoutenir l'aſſemblage des pieces qui le compoſent. Tels ſont les liens des mâts & des vergues d'aſſemblage (fig. 10, 12 & 15, A.), d'un cabeſtan, d'un gouvernail, &c. — Les liens d'une piece de cordage ſont des ſimples torons, qui, noués enſemble par

leur milieu & placés au centre de cette piece (fig. 43, C.), ſervent par leurs quatre branches, à maintenir tous les tours de ce cordage dans un état conſtant.

Lieue. ſ. f. La lieue marine eſt une meſure itinéraire, dont la longueur eſt de 28 2 toiſes.

Lieutenant. ſ. m. Des officiers de la marine ont le grade & le nom de lieutenant de vaiſſeaux, *lieutenant of a ship of a war*, avec un rang correſpondant à celui de major dans les armes de terre. Dans la hiérarchie de l'armée de mer, ils ſont placés actuellement entre les majors & ſous-lieutenans de vaiſſeaux; cependant les éleves de la marine, conformément aux ordonnances, ſont promus immédiatement au grade de lieutenans, ſans paſſer par la claſſe des ſous-lieutenans. Le ſervice des lieutenans, à bord d'un bâtiment, conſiſte particuliérement à partager avec les autres officiers du même bord, les ſoins de la conduite, de la défenſe de ce vaiſſeau & de l'attaque d'un ennemi, ſous les ordres d'un capitaine. Le Roi les charge ſouvent du commandement des vaiſſeaux de la nation. — Il y a des lieutenans de port dont le ſervice eſt preſque circonſcrit dans les ports. — Il y a eu des lieutenans de frégate qui avoient rang après les enſeignes de vaiſſeau & qui formoient une claſſe particuliere, que les dernieres ordonnances n'ont point admiſe dans le nouvel ordre établi. — A bord d'un vaiſſeau, un officier a le titre de premier lieutenant ou de lieutenant en pied; *firſt lieutenant*, *maſter ſhip*, parce qu'il eſt chargé de diriger l'arrimage, le chargement de ce vaiſſeau, ainſi que tous les détails qui ſont relatifs, ſoit à l'armement, ſoit aux approviſionnemens, ſoit aux conſommations de tout genre. — Les officiers généraux de la marine portent le nom de lieutenans généraux des armées navales, & leur rang eſt immédiatement ſupérieur à celui des chefs-d'eſcadre. — Dans les bâtimens du commerce, les lieutenans ſont des officiers chargés de différentes parties du ſervice maritime, ſous les ordres du capitaine de ces navires.

Ligature. ſ. f. Dans l'attelier de la mâture, on donne ce nom à un long faiſceau de fils caret, qui forme un cordon aſſez fort pour ſoutenir un grand poids; il eſt employé à étreindre les pieces d'un mât ou d'une vergue, lorſqu'on les aſſemble pour les réunir étroitement.

Ligne. ſ. f. Dans les corderies des ports, on donne ce nom à un menu cordage, qui eſt fabriqué d'une maniere particuliere; & on en diſtingue de pluſieurs eſpeces. Il y a des lignes de ſonde, *lead line*; de loch, *log line*; d'amarrage, *line ſtuing*; de pêche, de tambour. Celles de ſonde ont 120 braſſes de longueur, & ſont formées de 6, 9, 12 ou 15 fils carets goudronnés, *lines of N threads*. — Celles

Celles d'amarrage ont 60 braſſes de long, & ſont compoſées, quelques-unes de ſix fils blancs de ligne, & d'autres de ſemblables fils goudronnés, avec des groſſeurs variables ſuivant leur deſtination. Les lignes de pêche, de la longueur des précédentes, ſont faites avec ſix fils blancs de ligne, ainſi que les lignes à tambour. — Les fils de ligne dont nous venons de parler, ſont diſtingués des fils carrets, parce qu'ils n'ont que deux ou trois lignes de circonférence, & qu'ils ſont employés particuliérement à la compoſition des lignes dont on a fait l'énumération. — Les pieces de ligne ne ſont autre choſe que les lignes précédentes miſes en écheveau, & ces lignes ſont travaillées à l'aide de la roue de commettage. — Dans l'architecture navale, on imagine des ſections horiſontales, faites à diverſes hauteurs dans la carene d'un vaiſſeau; & ces ſections ſont nommées lignes d'eau, *water lines*. On voit dans la fig. (4. A.) & le lieu de ces ſections, dans le plan vertical ou diamétral de la carene *ADB*, & la forme de leur moitié dans le plan horiſontal *FGHS*. Parmi ces ſections, celle qui eſt placée au niveau de l'eau, lorſque le bâtiment eſt entiérement chargé, ou qui paſſe par *AB* (fig. 1. A.), eſt nommée la ligne d'eau en charge, la ligne de charge, la ligne de flottaiſon, *load water line*, *load water mark*. C'eſt *un* (fig. 73. G.), & on voit ſa forme *ABDC* (fig. 30. G.). Une autre ligne imaginaire qu'on trace quelquefois dans le plan d'un vaiſſeau, & qu'on ſuppoſe raſer le milieu de la face ſupérieure de toutes ſes varangues, en s'étendant depuis *D* juſqu'en *M* (fig. 1. P.), reçoit le nom de ligne d'encolure des varangues, *cutting down line*. — La ligne de pont d'un vaiſſeau eſt une courbe tracée ſur la face intérieure de la muraille de ce vaiſſeau, pour indiquer le lieu des divers points de la circonférence du pont ou du plancher qui doit y être établi. — Dans l'art de manœuvrer & dans la tactique navale, le mot ligne fait partie de pluſieurs expreſſions. La ligne du plus près, *line cloſe hauled upon N board*, eſt celle ſur laquelle eſt dirigé un vaiſſeau lorſque ſes voiles ſont orientées au plus près du vent (fig. 1. A.), ou celle qui fait, avec la direction du vent, un angle d'environ 58 à 62°. Comme elle peut être placée à gauche ou à droite de la direction du vent, c'eſt-à-dire, que les vaiſſeaux peuvent être amurés tribord ou babord; on donne auſſi à cette ligne, ſuivant ſa poſition, les noms de ligne du plus près tribord ou babord, *line cloſe hauled upon ſtriboard or larboard*. On voit ces lignes & leur poſition, (à l'égard de celle du vent, qui eſt indiquée par une fleche), dans les fig. (1. & 2. E.). — Ces lignes du plus près, prennent auſſi le nom de lignes de combat ou de bataille, *line of battle*; parce que c'eſt ſur les divers points de l'une ou l'autre de

ees lignes, que ſe rangent les différens vaiſſeaux d'une armée navale pour attendre & combattre une armée ennemie. C'eſt pourquoi on dit de ces vaiſſeaux, qu'ils ſont en ligne, *in a line of battle*, lorſqu'ils ſont placés réguliérement ſur une ligne du plus près; comme on nomme vaiſſeaux de ligne, *ſhips of the line*, les ſeuls bâtimens de guerre qui ont une artillerie aſſez conſidérable, & des dimenſions convenables pour ſe préſenter ſur une même ligne devant une armée compoſée de vaiſſeaux à pluſieurs batteries. Si ſur une telle ligne les vaiſſeaux ſont rangés à peu de diſtance les uns des autres, leur ligne eſt ſerrée, *cloſe line*, tandis que dans l'état contraire, elle eſt dite étendue, *ſtraggling line*. — Lorſque deux armées navales ſont rangées ſur deux lignes paralleles du plus près, telles que celles de la fig. (16. E.), l'une eſt au vent à l'égard de l'autre, & la premiere ligne eſt nommée ligne du vent, *weather line*; tandis que la ſeconde eſt diſtinguée, dans ſa poſition, par le nom de ligne ſous le vent, *lee line*. — Lorſque les vaiſſeaux d'une armée ſont rangés ſur une ligne qui eſt perpendiculaire à la direction du vent régnant (fig. 7 E) ils forment une ligne de front *line abreaſt*. On dit auſſi quelquefois ligne de marche, de convoi, &c.; mais on ſe ſert plus communément des expreſſions ſynonimes ordre de marche, de convoi, &c. (V. ordre). — Cette adoption de la ligne du plus près, pour la ligne de bataille ou pour celle ſur laquelle doit être placée une armée navale qui ſe propoſe de combattre ou de ſe défendre, a produit celle de pluſieurs expreſſions très-faciles à comprendre d'après les explications données dans cet article & dans d'autres. Telles ſont celles-ci, former la ligne; former une ligne; ſerrer, étendre une ligne; couper la ligne; la doubler, &c. Voyez les mots qui ne ſe trouvent pas définis dans le préſent article.

LIGNER. v. a. Aligner ou faire paſſer une ligne par pluſieurs points donnés. — Dans les chantiers des ports, ligner une piece de bois, c'eſt tracer, à l'aide d'un cordeau blanchi de craie, ſur une de ſes faces, une ligne droite ou courbe qui indique, le contour que le charpentier doit donner à une de ſes arrêtes; ou tel autre travail qu'impoſe l'apprêt de cette piece.

LIGNEROLLE. ſ. f. Petite ligne ou ficelle faite avec de vieux fils carrets pour ſervir à divers uſages peu importans.

LIMANDE. ſ. f. *Parceling*. Dans l'atelier de la garniture, on donne ce nom à une bande de toile goudronnée, dont on enveloppe un cordage, en la faiſant tourner autour de lui en forme de ſpirale alongée. Elle ſert avec la fourure dont elle eſt recouverte, à conſerver un tel cordage ou à le garantir des effets du frottement.

LIMANDER. v. a. C'eſt entourer un cordage, d'une bande de

toile nommée limande, dans divers points de sa longueur, pour empêcher qu'il ne soit déchiré ou éraillé par le frottement qu'il est forcé d'éprouver.

Linguet. s. m. *Pawle.* Petit bout de bois, fort & dur, tel que *ab* (fig. 50, G.), & qui, fixé par son extrémité *b*, sur le pont d'un vaisseau, sert d'arc-boutant pour empêcher, au besoin, le cas bestan *au* de tourner sur lui-même. Le linguet *ab*, pour être placé & déplacé suivant les circonstances, est libre dans ses mouvemens autour de la cheville qui le retient en *b*, & on l'établit solidement, en l'appuyant contre une forte piece de bois *gt*, nommée taquet ou traversin du linguet. --- Mettre le linguet, *to pawl the capstern*, c'est engager son extrêmité dans les dents, dont est hérissée la base *au* de cabestan; & l'ôter de cette place, lorsqu'il n'est plus utile, c'est ôter le linguet.

Lioube. s. f. Entaille angulaire qui est faite dans toute l'épaisseur d'une piece de bois, pour recevoir & maintenir l'extrêmité d'une seconde piece, qui doit être liée à la premiere. Une telle entaille porte aussi le nom de gueule de loup; & cette expression annonce mieux que la premiere, & sa forme, & sa profondeur, & son ouverture.

Lissage. s. m. Opération qui a pour objet de placer & d'établir les lisses d'un vaisseau, ou ces ceintures momentanées, qu'on voit (fig. 39, C.), & qui maintiennent à leurs places les couples qui composent la carcasse de ce bâtiment. --- Ce mot sert aussi quelquefois à exprimer l'assemblage de toutes les lisses dont nous venons de parler.

Lisse. s. f. Dans l'architecture navale, on donne ce nom à des sections qu'on imagine être faites dans le corps d'un vaisseau, suivant des plans diversement inclinés à l'horizon, soit à l'avant, soit à l'arriere, & qui d'ailleurs sont perpendiculaires au plan du maître-couple. On voit les projections de ces lisses ou de ces sections obliques, sur le plan vertical (fig. 2, P.) d'un bâtiment qu'on se propose de construire. Elles sont représentées par des lignes telles que *ns*, qui traversent, sous une inclinaison différente, les branches des couples du bâtiment projeté. On distingue d'ailleurs dans la fig. (1, P.), les projections de ces lisses dans les lignes ponctuées, telles que *d x*, qui se prolongent d'une extrêmité à l'autre du bâtiment; & la forme de leur projection sur un plan horisontal, est indiquée par les lignes ponctuées & longitudinales, qui sont placées dans l'espace 89 14 15 16. Ces sections imaginaires sont surtout utiles pour diriger les charpentiers dans le travail des pieces qui composent les branches des couples d'un vaisseau, & dans l'éta-

bliſſement de ces mêmes couples, Elles ſervent, comme on peut le voir, par la fig. (99, G.), qui eſt la repréſentation réelle d'une liſſe *a f n o*, a faire connoître les équerrages des couples de levée & de toutes leurs pieces compoſantes, ainſi que ceux des couples de rempliſſage ; & leur invention n'auroit jamais dû s'étendre à un autre uſage ; c'eſt pourquoi toutes les diviſions qu'on peut faire, ſuivant des rapports quelconques, des lignes droites qui repréſentent les projections de ces liſſes (fig. 2,) ne peuvent être employées, comme on l'a fait, à déterminer, *à priori*, les contours réels des couples d'un vaiſſeau qu'on veut conſtruire. Ce n'eſt point par de telles diviſions, comme l'ont penſé quelques conſtructeurs, qu'on peut fixer la forme d'un bâtiment, de maniere qu' l ſoit doué de qualités avantageuſes à la navigation ; & ce n'eſt que d'après des principes théoriques, fondés ſur la connoiſſance de l'action des fluides, qu'on doit déterminer, non les projections, mais le contour ou la courbure réelle de ces liſſes, ou des lignes d'eau d'un bâtiment, pour en conclure enſuite la forme particuliere de chaque couple. — Lorſque le contour de ces liſſes a été tracé ſur le plan d'un vaiſſeau qui doit être conſtruit, les charpentiers, d'après ces courbes, compoſent des lignes ſolides, nommées liſſes d'exécution. elles deviennent autant de ceintures, dont ils entourent extérieuremen la carcaſſe de ce vaiſſeau, ſoit pour maintenir les branches des couples de levée, lorſqu'ils ſont élevés ſur la quille du bâtiment, ſoit pour indiquer la forme des pieces qui doivent compoſer les couples intermédiaires, ou ceux qui rempliſſent l'intervalle des couples de levée. On voit (fig. 39, C.) ces ceintures ou ces liſſes extérieures, qui ſont plus ou moins multipliées dans divers vaiſſeaux en conſtruction, & qui ne ſubſiſtent que juſqu'au moment où on recouvre de planches ou de bordages l'aſſemblage de toutes ces eſpeces de côtes. Elles exiſtent dans la fig. 39, & elles diſparoiſſent dans la fig. (42). — Ces liſſes ont divers noms, ſuivant leurs places. Celle qui paſſe par l'extrémité des varangues, eſt la liſſe des façons ; *riſing line of the floor* ; & celle qui eſt placée entre la précédente & la quille, eſt nommée fauſſe liſſe, ou quelquefois liſſe de fond, *riband between the floor*. La liſſe qui correſpond aux plus grandes largeurs du vaiſſeau eſt la liſſe du fort, *extreme breadth line* ; & celles qui ſont établies entre cette derniere & la liſſe des façons, en nombre plus ou moins grand, ne ſont diſtinguées que par des numéros ; on les nomme, en montant depuis la liſſe des façons, 2e. 3e., 4e., &c. liſſes. Au-deſſus de la liſſe du fort, ſont placées d'autres liſſes, nommées liſſes d'accaſtillage, *rails*, ou d'œuvres mortes, *rails ofthe upper works*. Celles-ci entourent la partie qui

dans un vaiſſeau, n'eſt jamais ſubmergée, tandis que les premieres ne correſpondent qu'à la carenne; on diſtingue entr'elles la liſſe de vibord, *waiſt rail*, qui termine la muraille du vaiſſeau à la hauteur des paſſe-avants, & d'autres plus élevées qui entourent les gaillards; ainſi que la dunette, avec le nom de liſſes de rabattue, *quarter rails*, & de couronnement, *upper rail of the ſtern*. --- Dans un vaiſſeau entiérement conſtruit, on donne le nom de liſſes à pluſieurs pieces qui entrent dans ſa compoſition. Sur la face extérieure d'un vaiſſeau (fig. 1, P.) & au-deſſus de ſes préceintes, il y a des bordages plus épais, qui ſont diſtribués à la hauteur des paſſe-avants, des gaillards & de la dunette, qui débordent les bordages adjacens, & qui ſont nommés, le premier *R h l*, liſſe de vibord, *waiſt rail*; le ſecond *pu*, liſſe de grande rabattue, *quarter rail*; le troiſieme *em*. liſſe de rabattue de l'avant, & le quatrieme *qu*, liſſe de la dunette; --- Une des barres de l'arcaſſe, celle qui a les plus grandes dimenſions, & qui eſt placée en *k l* (fig. 60, C.), à la hauteur de l'extrémité ſupérieure des eſtains, reçoit le nom diſtinctif de barre ou de liſſe d'hourdy, *wing tranſom*. C'eſt ſur elle qu'aboutiſſent les extrêmités de pluſieurs bordages, qui recouvrent l'arriere d'un vaiſſeau (fig. 42) ou la partie inférieure de ſon arcaſſe, & c'eſt ſur elles que repoſent (fig. 2, P.) les montans de voute & de poupe, dont on voit le contour *x ſ r p v* (fig. 1, P.) --- D'autres pieces de bois longues & courbes qui, au nombre de trois de chaque côté de l'étrave, s'étendent du point *b* de l'éperon, à divers points de la joue *la* du vaiſſeau, en divergeant entr'elles, & en embraſſant un eſpace qu'on nomme poulaine, portent le nom diſtinctif de liſſes de l'éperon, *rails of the head*. Elles ſervent à lier au corps du vaiſſeau, & les aiguilles, & les autres pieces qui compoſent l'éperon; on leur donne auſſi le nom de liſſes de herpes ou d'écharpes. --- De longues tringles qui, dans pluſieurs parties d'un vaiſſeau, ſervent de gardes-foux, ſont nommées liſſes d'appui, de garde-corps, de fronteau, de batayoles, *rough tree rails*, de baſtingage, *rails of nettings*; & elles ſont placées le long des paſſe-avants autour de la dunette, au couronnement, & ſur les fronteaux des gaillards, à une hauteur d'appui --- D'autres tringles, appliquées ſur le bord extérieur des porte-haubans en *b* (fig. 53, C.), pour maintenir les caps de moutons, ferrés, tels que C, ſont des liſſes de porte-haubans; de même, enfin des tringles qui ſont clouées ſur la cale d'un vaiſſeau, de chaque côté de ſon berceau, auquel elles forment une large couliſſe, reçoivent le nom de liſſes de cale de conſtruction.

LISSER. v. a. C'eſt entourer ou ceindre extérieurement de liſſes, l'aſſemblage des premiers coupies, dont on compoſe la carcaſſe d'un

vaiſſeau, après les avoir élevés ſur la quille (fig. 39,). Ces ceintures maintiennent les couples dans une poſition invariable, ſervent même à les placer convenablement, & à faciliter le travail; ainſi que l'établiſſement des couples intermédiaires, ou de remplissage. (Voyez liſſe.)

Listeau. ſ. m. On donne le nom de liſteaux de mât à des morceaux de bois plus ou moins longs, qui, dans la conſtruction d'un vaiſſeau compoſé de pluſieurs pieces, ſervent à ſuppléer à de légers défauts dans l'épaiſſeur ou dans la largeur de quelques-unes de ſes pieces compoſantes. --- On nomme auſſi liſteau de porte-hauban s ce que d'autres nomment liſſe. (Voyez ce mot.)

Lit. ſ. m. Comme le lit d'une riviere eſt le canal où elle coule, e même la direction que ſuit le courant déterminé d'une partie de l'athmoſphere, ou la direction du vent régnant, eſt nommé le lit du vent, *direction of the wind.* --- Le lit d'un courant des eaux de la mer, *ſtream of a current*, eſt l'eſpace qu'il embraſſe dans ſon étendue, & on entend auſſi par ce mot ſa direction réelle. Lorſque ce courant n'a pas une ſurface unie, mais agitée & clapoteuſe, on le nomme lit de marée, *tide way*, parce que, peut-être, ce courant particulier eſt combattu par celui de la marée. --- Dans les chantiers de conſtruction, on donne le nom de lit de haut & lit de bas, aux bords ſupérieur & inférieur d'une piece de bois.

Livarde. ſ. f. Dans le gréement d'un vaiſſeau, on nomme quelquefois livarde ce qui, pour d'autres, a le nom de baleſtron; (voyez ce mot); *ſprit of a ſhouder of a mutton ſail.* --- Dans les corderies des ports, on donne le nom de livarde à un bout de corde avec lequel on frotte un fil ou un cordage nouvellement travaillé, pour en rendre la ſurface plus polie & plus douce.

Liure. ſ. f. Des cordages qu'on fait paſſer & repaſſer, ſoit par-deſſus le beaupré *B* (fig. 1, P.), ſoit par les trous *d* de la guibre, pour unir étroitement ce mât à l'éperon d'un vaiſſeau, portent le nom de liures de beaupré, *gammonings of the bow ſprit.* Les tours d'un premier cordage, qui paſſent par la mortaiſe la plus voiſine de *d*, forment proprement la liure de beaupré; & ceux d'un autre cordage qui paſſe dans la mortaiſe plus avancée & plus haute, forment la fauſſe liure de beaupré. --- On donne ſouvent dans la marine le nom de liures à tout cordage qui réunit étroitement deux ou pluſieurs objets, en les enveloppant enſemble de pluſieurs tours; c'eſt ainſi qu'on fait une liure des haubans d'un vaiſſeau, lorſqu'un cordage les ſerre étroitement, contre le mât qu'ils doivent étayer au-deſſous de ſes jotteraux, afin d'augmenter leur tenſion, & leur donner une poſition qui favoriſe l'effet qu'on en attend.

Lof. ſ. m. *Luff.* Dans un vaiſſeau ſous voiles, le côté ſur lequel le vent ſouffle eſt le lof de ce vaiſſeau, ou le côté du lof. Lorſque, par une rotation horiſontale ſur lui-même, ce bâtiment *ABDC* (fig. 30, G.) reçoit l'impulſion du vent régnant ſous un angle d'incidence *FED*, plus grand que précédemment, il eſt dit venir au lof, *togo to the weather ſide, to luff*; & lorſque, tournant ſur lui-même dans le ſens *ACBD*, le vent dont la direction eſt conſtamment *FE*, vient à ſouffler ſur le côté *ABD*, avec la même incidence ſous laquelle il frappoit auparavant le côté oppoſé *PCD*, il eſt dit virer lof pour lof, *to tack or veer*, c'eſt-à-dire, préſenter au vent un de ſes côtés pour l'autre. --- On donne le nom de lof à celui des coins inférieurs d'une baſſe voile, qui eſt du côté du vent, lorſqu'elle eſt orientée obliquement à la quille; ainſi on dit le grand lof, *weather tack of the main ſail*, pour indiquer le coin inférieur d'une grande voile, du côté du vent. --- Comme, dans cette ſituation d'une telle voile, ce coin eſt porté en *g k* (fig. 1, P.), ainſi qu'on le voit (fig. 1, A.), le couple d'un vaiſſeau, qui correſpond à ce point, eſt nommé couple du lof, *irof frame or loof timber.*

Loffer. v. n. Venir au vent. Si un vaiſſeau tel que *ABDC* (fig. 30, G.), étant ſous voiles, & recevant l'impulſion du vent qui ſouffle, ſuivant *F E*, vient à tourner ſur lui-même, de maniere que l'angle *FED* augmente en grandeur, il eſt dit loffer, *to luff*, ou venir au vent; parce qu'alors ſa proue *A* ſe rapproche du lit du vent *FE*: de-là vient qu'on ordonne d'imprimer à un vaiſſeau cette rotation, & dans un ſens indiqué, en diſant au timonier ou à celui qui tient le gouvernail, le mot expreſſif & unique loffe? *touch the wind?* Ou approche du vent la proue du bâtiment? Si ce mouvement doit être conſidérable, & le plus grand qu'on puiſſe produire, le commandant dit, loffe tout? *luff all?*, afin que le gouvernail ſoit placé ſous la plus grande obliquité, à l'égard de la quille, ou du plan diamétral. --- Si cette rotation n'eſt ordonnée que pour diriger ſur les voiles & ſous un plus petit angle d'incidence, le vent qui augmente momentanément, alors on dit, loffe à la riſée? *eaſe the ſhip?* Si c'eſt pour affoiblir le choc d'une lame qui s'avance ſur le vaiſſeau, on dit loffe à lame? &c.; enfin, quand cette rotation n'eſt pas commandée, & que le vaiſſeau la fait ſpontanément, elle eſt nommée une auloffée, parce qu'alors il loffe, il vient au lof de lui-même, ou par un défaut d'équilibre de ſes voiles, ou parce que la forme de ſa carenne lui donne de la tendance à ce mouvement, en même temps qu'il s'avance dans l'eſpace.

Lok. ſ. m. *Log.* Inſtrument employé en mer pour meſurer la viteſſe

progreſſive d'un bâtiment. C'eſt une petite planche qui a la forme *a b c* (fig. 101. G.) d'un ſecteur de cercle de 7 à 8 pouces de rayon. Sa baſe circulaire *b c* eſt chargée de plomb, parce que ce lok, étant jeté a la mer, doit flotter dans une ſituation verticale, & s'enfoncer dans l'eau aſſez profondément pour qu'il ne puiſſe prendre que très-difficilement un mouvement progreſſif. Voici comment on s'en ſert pour meſurer la viteſſe d'un vaiſſeau : attaché à un petit cordage tel que *e f* qu'on peut ſuppoſer prolongé indéfiniment, & qui eſt nommé ligne de lok, on le laiſſe tomber derriere le bâtiment. Alors, flottant verticalement, il devient un terme de comparaiſon auſſi fixe que l'état de la mer peut le permettre ; & la quantité dont le vaiſſeau s'en éloigne pendant un temps donné, eſt une meſure approchée de ſa viteſſe. Cet eſpace parcouru, dans un intervalle de temps qui eſt ordinairement de 30 ſec., eſt déterminé pendant cette expérience, ou pendant l'immobilité ſuppoſée du lok *a b c*, par la longueur de la ligne ou ficelle *b e f* qui lui eſt attachée, & qui s'étend ſur la ſurface de la mer à meſure que le vaiſſeau s'éloigne du lok. C'eſt dans ce deſſein que cette ligne porte de diſtance en diſtance, des nœuds éloignés réciproquement de 47 pieds & demi ; & le nombre de ces nœuds qui ſe ſont étendus ſur la ſurface de la mer pendant cette expérience, indique le nombre de tiers de lieue que le vaiſſeau fait par heure, proportionnellement, en ſuppoſant d'ailleurs ſon mouvement toujours uniforme --- Faire une telle expérience, ou prendre une telle meſure, c'eſt jeter le lok. --- Le tour ſur lequel s'enveloppe la ligne, eſt nommé tour de lok ; le tableau ſur lequel on notte & le chemin meſuré & ſa direction, porte le nom de table de lok, livre de lok. --- D'autres inſtrumens, & ſans doute ceux qu'on imaginera à l'avenir, dans l'intention de les employer à meſurer la viteſſe progreſſive d'un vaiſſeau, ſont & ſeront diſtingués par le nom de lok.

Lokman. ſ. m. Ce mot eſt ſynonime avec lamaneur.

Longer. v. a. Prolonger. Voyez élonger.

Longis. ſ. m. Les uns diſent longis & les autres élongis, pour nommer la même barre de mât. Voyez élongis. On donne auſſi le même nom aux hiloires qui s'étendent d'un gaillard à l'autre pour ſervir d'appui au bord du plancher des paſſe-avants. La place de ces hiloires eſt en *g h* (fig. 10. P.) ou en *a d* & *b c* (fig. 13.), & leurs dimenſions ſont conſidérables à cauſe de leur deſtination. — Ce nom eſt quelquefois celui des liſteaux qui forment un rebord aux écoutilles d'un vaiſſeau dans le ſens de leur longueur (fig 12. P.). --- Dans les corderies des ports, on nomme longis, un faiſceau de pluſieurs fils, qui, étendus, forment enſemble le toron d'un cordage, après un tortillement commun.

LONGITUDE. ſ. f. Celle d'un vaiſſeau qui eſt en mer eſt la diſtance de ſon méridien, à un méridien de convention, meſurée ſur l'équateur dans le ſens de l'oueſt à l'eſt. Il y a pluſieurs expreſſions qui ſont analogues à celles dont a parlé à l'article latitude, & dont l'explication devient ſuperflue : telles ſont celles-ci ; longitude de départ & d'arrivée ; longitude, eſtimée, obſervée, corrigée : courir en longitude ; être par telle longitude ; obſerver la longitude.

LONGRINE. ſ. f. Piece de bois établie dans le ſens de la longueur d'un aſſemblage de charpente dont elle fait partie. C'eſt ainſi que dans le grillage *abdn* (fig. 42. C.) fait ſur la cale d'un vaiſſeau en conſtruction, il y a des longrines qui s'étendent longitudinalement, & qui ſont croiſées par d'autres pieces telles que *bd* qu'on nomme traverſins, avec leſquelles elles ſont liées par des adents ou des entailles réciproques.

LONGUEUR. ſ. f Celle d'un vaiſſeau, *length of a ſhip*, eſt la plus grande de toutes les diſtances de ſes points extrêmes. Elle eſt nommée par cette raiſon longueur principale ou abſolue. Cependant on doit remarquer que cette longueur n'embraſſe la ſaillie ni de l'éperon ni de la poupe ; elle ne comprend même pas la grandeur dont l'étambot & l'étrave débordent leur rablure. On voit en *opq* (fig. 22. C.) la rablure de l'étrave, & l'excédent *dco* de cette piece. C'eſt pourquoi, afin de mieux déſigner cette longueur d'un vaiſſeau, on la nomme longueur de tête en tête, ou de rablure en rablure, ou de l'étrave à l'étambot ; *length of gun deck ; length from the fore part of her main ſtem to the after part of the ſtern poſt aloft.* Elle eſt meſurée, à la hauteur du premier pont ; c'eſt *xd* (fig. 1. P.), & elle eſt en même-temps celle de ce pont. — Comme cette longueur eſt différente de celle de la quille *bm* (fig. 39. C.), qui eſt toujours plus petite en raiſon de la quête de l'étambot & de l'élancement de l'étrave, on dit d'un vaiſſeau qu'il a telle longueur de quille, *length of the keel upon a right line*, lorſqu'on veut indiquer cette dimenſion de la partie la plus baſſe de ſa carene. Elle eſt même déſignée par, longueur d'un vaiſſeau portant ſur terre, parce que pendant la conſtruction de ce bâtiment, il ne porte ſur ſon chantier que par ſa ſeule quille *bm*. — Enfin la longueur d'un vaiſſeau de dehors en dehors, eſt la diſtance de la face extérieure de l'étambot à celle de l'étrave, meſurée à la hauteur du premier pont. — Une longueur de cable, *cables length*, eſt une meſure de convention pour eſtimer les diſtances. Elle eſt de 120 braſſes, & elle eſt nommée ainſi parce que tous les cables reçoivent, dans les corderies des ports, la longueur indiquée. C'eſt pourquoi un objet qui eſt à une longueur de cable d'un vaiſſeau en eſt éloigné de 120 braſſes.

Lover. v. a. Ce mot paroît être le ſynonime de cueillir. Voyez ce dernier mot.

Lougher. ſ. m. On prononce lougre, & c'eſt le nom d'un bâtiment imaginé pour favoriſer, par ſa marche & les variations que ſa voilure peut recevoir, les entrepriſes des contrebandiers anglois. Il eſt ordinairement armé de pluſieurs canons. La forme de ſa carene eſt telle qu'il s'enfonce ſous l'eau plus profondement à l'arriere qu'à l'avant; & ſa voilure, qui eſt conſidérable, reſſemble ſouvent à celle des chaſſe-marées. Ces bâtimens ont un beaupré, pluſieurs focs, & trois mâts, dont celui qui eſt le plus en arriere eſt un tapecul. Quelquefois ils ſont grées en goëlettes.

Loup. ſ. m. On donne le nom de loup de mer, *expert ſea man*, à ces hommes qui, ſans ceſſe en mer, affrontent avec courage tous les dangers dont les navigateurs peuvent être menacés, & s'en défendent avec tous les moyens qu'une longue expérience peut dicter. — On nomme loup à virer les bois, un inſtrument en fer qu'on employe pour faire tourner ſur eux-mêmes ou ſur leur axe de longueur, des mâts flottans ou étendus ſur la terre.

Louvoyer. v. n. *To beat or ply to windward by boards.* C'eſt courir ſucceſſivement ſur l'une & l'autre ligne du plus près du vent, pour arriver à un lieu auquel le vent régnant ne peut porter directement un vaiſſeau. Par exemple, ſoit un vaiſſeau en *c* (fig. 87. G.), & le vent dirigé de *e* en *e*; ſi ce bâtiment doit parvenir en *e* à l'aide du vent régnant, il ne peut y tendre directement, mais il doit orienter ſes voiles au plus près pour ſuivre une premiere ligne *cm*, & enſuite préſenter ſa proue ſur la ligne *me* lorſqu'il ſera au point *m*, pour ſuivre la ligne du plus près tribord & arriver enfin au point *e*. Exécuter ces routes dirigées alternativement ſur les lignes du plus près tribord & babord, & les multiplier autant que les circonſtances peuvent l'exiger, c'eſt louvoyer. — Si ces routes partielles *cm* & *em*, qui ſont courues ſur les deux lignes du plus près, ſont courtes & répétées, alors le bâtiment louvoye à petits bords; & ſi ces routes ſont en nombre N, il a louvoyé N bords. — Comme il y a des bâtimens dans leſquels eſt plus ou moins grand l'angle *AZi* (fig. 30. G.), que les voiles telles que *iZ* peuvent faire avec la quille *AD* lorſqu'elles ſont orientées auſſi obliquement qu'elles peuvent l'être à l'égard de la longueur du vaiſſeau; comme cet angle, dans les grands vaiſſeaux, n'a jamais une meſure moindre de 67 à 68°; tandis que dans les petits il n'a que 55 à 56°: les premiers, en louvoyant, ſont ſucceſſivement dirigés ſur deux lignes qui forment entr'elles un angle de 136° ou de douze pointes; & pour les ſeconds, ces lignes ne ſont qu'un angle de 112°. C'eſt pourquoi on dit

de ceux-ci, qu'ils louvoyent ſur dix pointes, & des autres, qu'ils louvoyent ſur douze pointes. La fig. (23. E.) repréſente un vaiſſeau ſur divers points d'une même ligne du plus près tribord, & changeant enſuite de route, pour courir ſur l'autre ligne du plus près babord, & s'approcher de l'origine du vent dont une fleche indique la direction.

LOXODROMIE. ſ. f. C'eſt l'art de meſurer ſur la ſurface du globe une ligne courbe dont les points ſont placés de maniere que dans ſon cours, cette ligne croiſant obliquement tous les méridiens, forme avec chacun un angle toujours égal.

LOXODROMIQUE. adj. Une ligne loxodromique eſt une courbe qui, tracée ſur la ſurface du globe, fait avec tous les méridiens qu'elle rencontre obliquement, un angle conſtant. Une telle ligne eſt réellement celle que décrit un vaiſſeau dans chaque route qu'il fait en dirigeant ſa quille ſur un même air de vent à l'aide de la bouſſole. Si elle étoit prolongée autant qu'elle pourroit l'être, elle deviendroit une eſpece de ſpirale qui s'avanceroit ſans ceſſe vers le pole, & qui tourneroit ſucceſſivement autour de lui ſans jamais parvenir rigoureuſement dans ce point d'interſection de tous les méridiens; mais les vaiſſeaux ne parcourent que quelques élémens d'une même loxodromique, & changent de route quand leur poſition l'exige pour parvenir au terme de leur voyage.

LUMIERE. ſ. f. Ce mot eſt ſynonime avec anguillers. Voyez anguillers.

LUSIN. ſ. m. *Houſe line.* Menu cordage, compoſé de deux fils carrets qui ſont commis ou tortillés enſemble. Lorſque les fils ſont ſans goudron, le cordage eſt nommé luſin blanc *white houſe line*, & dans l'état contraire, c'eſt du luſin noir *black houſe line.* — On fabrique le luſin comme le merlin, à l'aide du ſiege de commettage. Voyez merlin. On en fait uſage pour lier ou attacher différens objets.

M.

MACHEMOURE. ſ. f. *Break duſt.* Débris du pain biſcuit qui ſert à la nourriture des gens de mer. La groſſeur de ces débris ne doit pas excéder celle d'une noiſette.

MACHINE à mâter. ſ. f. *Sheer hulk, or sheers for maſting of ship.*

Machine propre à élever des mâts, pour faciliter & préparer leur établiſſement dans la place & la ſituation qu'ils doivent avoir à bord des vaiſſeaux. — Celle qui eſt deſtinée à cet uſage dans le port de Rochefort, eſt repréſentee (fig. 86. M.). On la voit chargée du mât *a b*, qu'elle eſt employée à élever au-deſſus du vaiſſeau *v* qui eſt rangé à ſes côtés, pour que le pied de ce mât puiſſe deſcendre verticalement par les étambrais juſques dans ſa carlingue. — Cette opération exige un tres-grand & très-fort appareil, parce que le mât d'un grand vaiſſeau de guerre eſt un énorme fardeau. C'eſt pourquoi la baſe de cet appareil eſt ou un quai très-ſolide, (comme à Toulon), d'une hauteur convenable, & dominant quelquefois ſur la mer, par une certaine ſaillie, (comme à Breſt); ou un grand ponton tel que celui de la fig. (86.). Dans ce dernier cas, la machine à mâter eſt nommée flottante *hulk with ſheers*; & comme celle-ci eſt plus compliquée dans ſa compoſition, je vais en donner une deſcription ſuccinéte qui ſuffira pour faire juger de toutes les machines de cette eſpece. — Le ponton qui ſoutient toute la machine (fig. 86.), porte un grand mât qui eſt ſolidement établi à l'aide de pluſieurs cordages & d'étançons qui le maintiennent en divers ſens; celui-ci ſert d'appui, par des antennes intermédiaires *fd* & *ɣc*, à un aſſemblage de trois pieces de mâture fortes & longues telles que *o d b*, qui eſt incliné à l'horiſon, dont le pied repoſe ſur le bord du ponton, & qui eſt chargé de toutes les poulies & des cordages néceſſaires à l'opération du mâtage des vaiſſeaux. La tête *o* de cet aſſemblage & l'antenne *cɣ*, ſont fortement liées au mât du ponton; & des cordages qui partent du point *o* pour être roidis & attachés ſur le bord oppoſé du ponton, achevent de donner à cet appareil toute la réſiſtance & la force dont il doit être capable. — Les trois groſſes pieces de mâture qui compoſent l'aſſemblage *o d b*, & qui forment enſemble une eſpece de chevre, puiſqu'éloignées de douze pieds par leur baſe, elles ſe rapprochent par leur ſommet, portent le nom de bigues. Elles ont près de 100 pieds de longueur, & elles ſont liées enſemble par des traverſes multipliées. C'eſt ſur leur tête *o* que repoſe l'extrêmité de l'antenne *cɣ* qui porte tous les mouffles ou palans qui ſont employés pour l'exhauſſement des mâts. Enfin, les cordages qui ſervent dans cet appareil, ſont roidis à l'aide de pluſieurs cabeſtans établis ſur le ponton. Dans certains ports, c'eſt ſur un quai que ſont placés & les cabeſtans, & les bigues qui alors ſont toujours plus inclinées vers la mer; mais leur uſage & leur effet ſont les mêmes.

Macrée. ſ. f. Le courant de la mer, dans ſon flux, eſt quelquefois ſi rapide & ſi contrarié à l'embouchure de certaines rivieres,

qu'en les refoulant, ſes eaux s'élevent & ſe groſſiſſent ſous la forme d'une grande vague de 5 à 6 pieds de hauteur, qui s'avance avec une impétuoſité proportionnée, ſoit à la force de la marée, ſoit au retréciſſement du canal de ces rivieres qui la reçoivent. La macrée qu'on nomme auſſi maſcaret, *eddy tide*, menace d'un choc violent tout ce qui ſe préſente ſur ſon paſſage; & les bâtimens en ſont mis à l'abri dans toutes les rivieres où ce phénomene eſt remarqué, comme dans la Seine, la Loire, la Garonne, &c., & ſur-tout dans le Gange. On a remarqué que les macrées étoient, dans ce dernier fleuve, plus conſidérables, lorſque les eaux étoient plus baſſes, & cela vient ſans doute de ce que la même maſſe d'eau qui reflue de la grande mer dans le lit de ce fleuve, trouve alors moins d'obſtacle à ſon mouvement progreſſif, en conſervant toute la hauteur que ſon abondance doit lui faire prendre.

MADRAGUE. ſ. f. Grand filet qui eſt en uſage dans la méditerranée, pour la pêche des thons.

MAESTRAL. ſ. m. Nom diſtinctif qu'on donne au vent de *NO* dans les mers du levant.

MAGASIN. ſ. m. Dans un port national il y a un magaſin général, qui eſt le dépôt de tout ce qui peut être néceſſaire aux travaux des chantiers & atteliers, aux armemens & aux approviſionnemens, ſans y comprendre les vivres de la marine du Roi; il y a auſſi des magaſins particuliers, qui ſont des lieux où l'on renferme tous les cordages & les poulies qui compoſent le gréement de chaque bâtiment, ſéparément, afin que les objets qui appartiennent aux uns ne puiſſent être confondus avec ceux des autres.

MAIGRE, (en). adv. On dit d'un équerrage qu'il eſt maigre, lorſque cet équerrage, qui n'eſt que l'angle-plan que forment entr'elles deux faces adjacentes d'une piece de bois, eſt moindre que 90 °. (Voyez GRAS.)

MAJEUR. adj. Les plus grands mâts d'un bâtiment, ou ſes bas mâts, ſont diſtingués ſous le nom de mâts majeurs; dans tous les vaiſſeaux à trois mâts on connoit généralement quatre voiles majeures, qui ſont les deux huniers & les deux baſſes voiles du grand mât & du mât de miſaine (fig. 1, A.) *main and main top*, *fore and fore top ſails*. Un vaiſſeau qui ne préſente à l'impulſion du vent que ces quatre voiles ſeules, eſt dit courir ſous ſes quatre voiles majeures.

MAILLE. ſ. f. Dans la compoſition de la carcaſſe d'un vaiſſeau, il y a & des couples de levée ou des côtes principales, telles qu'on les voit (fig. 39. C), & d'autres côtes intermédiaires diſtribuées dans l'intervalle des premieres. Lorſque toutes ces côtes ſont éta-

blies ſur la quille, elles ne ſe touchent pas mutuellement, & leur diſtance réciproque eſt ce qu'on nomme les mailles des couples. *Timber and rom.* La grandeur des mailles eſt dans les vaiſſeaux de guerre toujours inférieure à 6 p. ou au diametre des gros boulets; & même au-deſſus de la flottaiſon & aux environs de cette ſection, elles ſont remplies par des eſtacades. Dans les petits bâtimens qui ne ſont point faits pour la guerre, la diſtance des couples eſt très-variée ſuivant le degré de ſolidité qu'on croit néceſſaire à la carcaſſe de ces bâtimens. — On donne le nom de maille de vaigrage à l'intervalle qu'on laiſſe entre certaines vaigres ou certaines planches, qui recouvrent longitudinalement, la face intérieure de la muraille d'un vaiſſeau & qui ſont placées entre le premier pont & la vaigre d'empâture, c'eſt-à-dire ſur le contour *xz* (fig. 53. C) des divers couples d'un vaiſſeau. — Quelques perſonnes donnent le nom de mailles de voiles à des œillets qui ſont percés dans la gaîne du bord ſupérieur d'une voile (fig. 78. M) pour le paſſage des cordages par leſquels elle eſt attachée à ſa vergue; cependant le nom le plus communément adopté eſt œillet.

MAILLET. ſ. m. *Maul or mallet.* Le maillet à calfat, *calking mallet*, eſt celui dont les calfats font uſage, pour enfoncer des cordons d'étoupe dans les joints ou coutures des bordages d'un vaiſſeau; la maſſe en eſt longue, peu groſſe & faite de chêne verd. Elle eſt fortifiée par un anneau ou lien de fer qui ceint chacune de ſes extrêmités; & elle a un manche peu différent de ceux qu'on remarque aux maillets ordinaires. — Dans l'atelier de la garniture, on ſe ſert d'un maillet à fourer *ſerving mallet*, (fig. 40. M) qui eſt tout en bois & dont la maſſe porte une profonde & large cannelure longitudinale. Ce maillet n'eſt pas deſtiné à frapper, mais à faciliter le travail, qui a pour objet d'envelopper un cordage *ed* (fig. 18. M) des tours ſerrés & preſſés d'un petit cordage nommé bitord, & de le recouvrir dans l'état où on le voit en *ED*. C'eſt à cet effet que le cordage à fourer eſt tendu horiſontalement & reçu dans la cannelure du maillet, tandis que le bitord attaché à ce cordage fait un tour ſur le manche & la circonférence du maillet. Les choſes étant dans cet état, on fait tourner le maillet autour du cordage toujours tendu en le faiſant avancer ſuivant ſa longueur, & le bitord, dans cette rotation continuée, enveloppe celui-ci, de tours qui ſont preſſés & ſerrés d'autant plus fortement, qu'il éprouve plus de frottement en gliſſant ſur le maillet & ſon manche.

MAILLETAGE. ſ. m. *Sheating of a ships bottom with ſcurper nails.* Action de mailleter un vaiſſeau, ou de recouvrir la ſurface extérieure de ſa carene, de clous à large tête. — L'aſſemblage de tous

ces clous, lorſqu'ils ſont en place eſt auſſi nommé quelquefois le mailletage; & on donne le même nom à l'art d'exécuter cette opération.

MAILLETER. v. a. *To ſheat ſhips bottom, with nails.* Recouvrir extérieurement de clous la ſurface extérieure de la carene d'un vaiſſeau. Ces clous ſont diſtribués de maniere que leurs têtes, larges de 6 à 8 lignes, ne ſont éloignées que de 5 à 6 lignes, & la rouille qui ſuccede bientôt après cette opération, remplit leur intervalle, de maniere que les vers de mer ne peuvent plus alors piquer & percer la muraille d'un bâtiment ainſi préparé. C'eſt pour arrêter les efforts deſtructeurs de ces vers, qu'on a imaginé de mailleter les bâtimens de mer; & on n'enveloppe ainſi que ceux qui doivent naviguer dans les mers des zones chaudes du globe. — Quelquefois ces clous ſont enfoncés dans les bordages qui recouvrent immédiatement les bâtimens; & c'eſt alors mailleter ſur le franc-bord; mais plus ſouvent on étend de nouveaux bordages ſur les premiers, & ceux-là ſont ſeuls pénétrés par le mailletage, c'eſt-à-dire, qu'alors la carene eſt mailletée ſur doublage.

MAILLON. ſ. m. Nœud lâche, coulant & largement ouvert ſous la forme d'un grand anneau; on le fait avec un cordage plus ou moins gros, ſuivant ſa deſtination, & quelquefois on s'en ſert, en le laiſſant tomber au fond de la mer, pour ſaiſir & lever par une de ſes pattes, une ancre qu'on ne peut autrement retirer de l'eau. Comme dans cette derniere opération, on fait gliſſer le maillon le long d'un cordage, afin qu'il parvienne préciſément & directement au lieu où eſt l'ancre, on dit alors qu'on coule un maillon.

MAIN. ſ. f. Tirer une corde main ſur main, ou main avant, *to bear a hand, hand over hand*; c'eſt agir par un mouvement égal, & non interrompu, c'eſt-à-dire, ſans ſecouſſes & ſans variété dans les efforts. — Amarrer & bonne main, c'eſt attacher un cordage tendu, par quelques points de ſa longueur, ſans laiſſer diminuer la roideur qu'on lui a donnée & qu'il doit conſerver. — On donne quelquefois le nom de main de fer à ce qui eſt nommé plus généralement galoche. (Voyez ce mot.) — Enfin on diſtinguoit autrefois par le nom de main torſe, des cordages qui ne ſont plus d'uſage, & qui plus ordinairement étoient nommés garochoirs. (Voyez ce mot.)

MAJOR. ſ. m. L'état-major d'un vaiſſeau eſt compoſé de tous les officiers qui ſont chargés de conduire ce bâtiment à ſa deſtination, & de remplir en chef, ſous les ordres d'un capitaine, tous les détails du ſervice, relativement à la manœuvre, à la défenſe, à l'attaque, ainſi qu'à l'armement, aux approviſionnemens, aux conſom-

mations, &c. Dans une armée navale, il y a un major d'armée; qui, ſous les ordres du général, fait exécuter à tous les vaiſſeaux ou à toutes les diviſions, les évolutions qui doivent être faites, & qui les annonce par des ſignaux, dont il dirige le lieu, le temps & les combinaiſons. --- Dans la marine du Roi, on a créé récemment un nouveau grade de majors de vaiſſeaux, qui ſépare ceux de capitaine & de lieutenans de vaiſſeau; ces majors ont rang de lieutenans-colonels dans les armées de terre.

Maistrance. ſ. f. Corps des maîtres dans l'art de la marine, qui, à bord d'un vaiſſeau & dans les bords, font exécuter par les ouvriers ou les gens d'équipage qui leur ſont ſubordonnés, les ordres qu'ils reçoivent des officiers ſupérieurs. Ce corps eſt ainſi compoſé de tous les maîtres d'arts & métiers qui ſont employés comme tels dans la marine, ſoit à terre, ſoit à la mer. (Voyez maître.)

Maitre. ſ. m. Titre de tout homme qui en commande d'autres ſous les ordres d'un officier ſupérieur, ſoit dans un vaiſſeau, ſoit dans une batterie, un chantier, un atelier, une forge, &c. pour conduire & faire exécuter des ouvrages ou des opérations quelconques. --- Sur les vaiſſeaux, il y a pluſieurs maîtres. Le maître d'équipage, *boat'swain*, eſt le premier officier marinier d'un vaiſſeau; c'eſt lui qui tranſmet directement, aux gens de l'équipage, les ordres de l'officier-commandant, qui veille à leur exécution, & qui la dirige. Il commande de la voix ou par le moyen d'un ſifflet; & le ſoin de tout le gréement d'un vaiſſeau lui eſt particuliérement confié. --- Il y a auſſi des, maître canonier *gunner*, maître calfat *calker*, maître charpentier *carpenter*, maître voilier *maſter ſail maker*, maître pilote, dont les noms indiquent aſſez l'art & les fonctions. --- Le nom de maître valet *ſteward mate*, eſt celui d'un commis du munitionnaire, qui eſt chargé de diſtribuer les vivres à l'équipage, conformément aux ordres du Roi. --- Dans les ports du Roi, il y a auſſi de pareils maîtres & de même nom; mais on y compte de plus, des maîtres mâteurs, *maſter maſt maker*, maîtres cordiers, tonneliers, poulieurs, forgerons, ſculpteurs, peintres, des maîtres de forges, de garniture, &c. (Voyez tous ces mots diſtinctifs). --- Dans les chantiers & ateliers, on nomme maîtres entretenus, les ouvriers qui ont par ordre du Roi une ſolde annuelle & qui different ainſi de ceux qui ne ſont payés qu'à la journée ou ſuivant leur travail. --- Dans toutes les claſſes d'arts qui viennent d'être indiquées, il y a des ſeconds maîtres, des quartier-maîtres, des aides, & quoique ce qui vient d'être dit, & ce qui eſt renfermé dans d'autres articles ſuffiſe pour donner une idée des fonctions de ces hommes conſacrés

facrés à la marine, on trouvera de nouveaux détails aux mots ſeconds, quartier-maîtres & aides. — Dans les ports marchands, il y a des maîtres de quai, qui pourvus d'une commiſſion ſpéciale de l'amiral de France, veillent à la police, au bon ordre & à la garde de ces ports; dirigent l'arrangement des bâtimens & les opérations ou manœuvres générales, pour chauffer, calfater, réparer, déſter, &c. — Tout homme qui ne commande qu'une barque ou un bateau, ou un petit bâtiment deſtiné au cabotage, eſt diſtingué par le nom de maître, *maſter*. — Dans l'architecture navale, on donne le nom de maître couple, *midſhip frame*, à celui qui, entre tous les couples, a les plus grandes dimenſions dans l'étendue que ſes branches embraſſent. Son gabari, ou le patron de ce couple porte le nom de maître gabari, *bevel of midſhip frame*; ſa varangue celui de maîtreſſe varangue ou maîtreſſe levée; & ſon bau celui de maître bau, *midſhip beam*; parce que leur grandeur eſt ſupérieure à celle des autres couples, des autres varangues & des autres baux dans un même vaiſſeau. — Lorſque dans la carcaſſe d'un bâtiment, il y a deux maîtres couples pour aſſurer des largeurs égales dans une certaine longueur de ce bâtiment; on nomme maître avant, celui qui eſt du côté de la proue, à l'égard du ſecond auquel on donne le nom de maître arriere.

MAL de mer. ſ. m. *Sea ſickneſſ*. Ce mal eſt un ſoulevement de l'eſtomac, que l'agitation continuelle d'un vaiſſeau battu par les lames, produit ordinairement dans les perſonnes qui naviguent pour la premiere fois. Il eſt cependant d'autres perſonnes qui malgré de longues & laborieuſes campagnes, reſtent conſtamment ſujettes au mal de mer; mais ces exemples ſont rares: & la machine humaine, en général, eſt promptement habituée à remplir toutes ſes fonctions naturelles, au milieu des mers les plus agitées, & au centre des mouvemens les plus irréguliers.

MALE. adj. On dit de la mer, qu'elle eſt mâle, *rough ſea*, lorſque ſa ſurface eſt couverte de lames élevées qui, dirigées de différens côtés, communiquent aux vaiſſeaux qu'elles choquent, des mouvemens déſordonnés & ſuſceptibles d'altérer la ſolidité de leurs liaiſons.

MALINE. ſ. f. *Spring tide*. Nom des plus hautes marées de chaque mois ou de celles qui ont lieu aux nouvelles & pleines lunes. A ces époques, les habitans des côtes de la mer, pour annoncer que l'eau doit affluer plus abondamment que dans d'autres temps, diſent qu'ils ſont dans les malines, ou de maline. — La maline a été belle, lorſque la mer a rapporté ſur les côtes, par le flux, une plus grande

quantité d'eau qu'elle ne le fait ordinairement dans de ſemblables poſitions de la lune.

MAL-SAIN & mal-ſaine. adj. On dit d'une côte qu'elle eſt mal-ſaine, lorſqu'elle eſt bordée d'écueils, ou lorſque l'approche en eſt dangereuſe, parce qu'elle ſe prolonge inſenſiblement ſous l'eau, ſans s'y enfoncer profondément. — La côte d'Eſpagne eſt très-ſaine, car la terre s'éleve preſque verticalement du fond de l'eau, tandis que celles de Bretagne & du golfe de Biſcaye ſont mal-ſaines, la mer étant peu profonde, ſoit auprès, ſoit à une aſſez grande diſtance de ces rivages, & étant ſemée de quelques rochers ou haut-fonds qui les rendent de difficile accès.

MANCHE. ſ. f. Le canal de mer qui ſépare la France & l'Angleterre, reçoit le nom de manche, *channel*. — Des fourreaux de toile ou de cuir, qui ſervent à conduire, dans des barriques, le vin ou l'eau dont on veut les remplir, lorſqu'elles ſont arrangées dans la cale d'un vaiſſeau, ſont nommées des manches à vin ou à eau, *hoſe*. — Des manches de pompe, *pump hoſes*, ſont ſemblables & font fonction de tuyeau de conduite pour les eaux qui ſont élevées & dégorgées par les pompes. — Les dalots ou les trous pratiqués dans la muraille des vaiſſeaux pour laiſſer une iſſue à l'eau qui tombe ſur les ponts, ou qui eſt pompée, ſont auſſi garnis extérieurement de petits fourreaux de toile qu'on nomme manches de dalots, *ſcupper hoſes*. — Des manches à vent, *wind ſails*, ſont de grands & larges fourreaux de toile. Leur nom vient de leur uſage. Placées verticalement à bord d'un vaiſſeau, & ouvertes par les deux bouts, ces manches ont leur extrêmité inférieure qui correſpond, par les écoutilles, dans la cale; tandis qu'elles s'élevent à la hauteur des baſſes vergues, pour préſenter au vent régnant une ouverture oblongue qui eſt faite ſur un côté près de ſa baſe ſupérieure. Les manches étant ainſi établies, le vent s'engage dans leur intérieur & ſe précipite avec la viteſſe qui lui reſte après un premier choc, dans les parties baſſes du vaiſſeau, pour en chaſſer l'air tranquille & vicié qui les remplit, & le renouveller plus ou moins promptement. Si ces manches ouvertes au vent étoient placées dans une ſituation inclinée à l'horiſon au lieu d'être verticales, elles produiroient plus ſûrement leur effet, ou un plus grand effet, parce que le choc du courant d'air contre les parois étant alors oblique, apporteroit moins de diminution à la viteſſe avec laquelle il s'avance, & qui lui eſt ſi néceſſaire pour déplacer l'air plus peſant qui regne dans la cale. — Enfin, on donne le nom de manche d'aviron, *handle*, à la partie que le rameur ſaiſit avec ſes mains, pour mettre l'aviron en mouvement, & l'employer à mouvoir un corps flottant.

MANCHETTE. ſ. f. *Span or bridle.* Un bout de corde qui eſt attaché ſur un hauban ou dans un lieu quelconque, & dont l'extrêmité garnie d'une coſſe, ſert à ſoutenir, à une certaine hauteur, quelques manœuvres courantes qui traverſent cette coſſe, & qui ſans ce moyen deſcendroient trop bas, eſt nommé une manchette. L'amure de la grand'voile, eſt ainſi portée par une manchette, *paſſave.*

MANEGE. ſ. m. C'eſt l'art de conduire un vaiſſeau, de produire, de diriger ſes mouvemens, & de lui faire faire toutes les évolutions que les circonſtances impoſent, ſoit lorſqu'il eſt ſeul, ſoit lorſqu'il fait partie d'un corps d'armée. Ce mot peu uſité encore mérite d'être adopté avec cette ſignification, afin que le mot manœuvre ſerve à indiquer un trait particulier de cet art, c'eſt-à-dire, une évolution iſolée conſidérée dans ſon principe & dans ſon exécution. Ainſi, dans le manege d'un vaiſſeau, un habile officier peut obtenir ce titre en faiſant une belle manœuvre.

MANGER. v. a. Un objet élevé mange le vent à un vaiſſeau, *to becalm a ſhip*, lorſqu'il intercepte, ou lorſqu'il met ce vaiſſeau à l'abri de l'impulſion du vent. — Manger du ſable, c'eſt ne pas attendre la fin de l'écoulement du ſable dans un ſablier, pour le retourner ſur lui-même, & racourcir ainſi deux intervalles de temps ſucceſſifs dont la meſure n'eſt donnée que par un écoulement total; *to cheat the glaſſ.* Une telle altération dans la meſure du temps eſt quelquefois faite à bord par ceux qui veulent abréger le temps de leur garde ou de leur ſervice journalier. — Un vaiſſeau eſt mangé par la mer ou de la mer, lorſqu'il eſt tourmenté violemment par ſes lames qui, l'aſſaillant de divers côtés, le choquent & le ſubmergent inſtantanément en paſſant ſouvent au-deſſus de lui. On dit auſſi qu'il eſt mangé par la mer, lorſque, dans une groſſe mer, il diſparoît alternativement aux yeux des ſpectateurs, parce qu'alors il ſe trouve placé dans l'intervalle profond des lames qui ſe ſuccedent & ſe ſuivent dans l'eſpace; *to be in the hollow of a high ſea.* De même il eſt mangé par la terre pour un ſpectateur, lorſque celui-ci ne peut l'appercevoir que projeté ſur une côte, qui le domine par ſon élévation, & qui, par ſa couleur, en affoiblit l'apparence juſqu'a la rendre inſenſible.

MANIABLE. adj. On dit que le vent eſt maniable, lorſque dans une belle mer, le vent a une force modérée, à l'aide de laquelle un vaiſſeau peut, à volonté, faire toutes les évolutions que les circonſtances rendent néceſſaires, *moderate wind.* Cet état du vent eſt cependant relatif aux qualités & à la grandeur des bâtimens, & le temps qui eſt maniable pour l'un ne l'eſt pas pour un autre,

parce que les premiers ſont plus aiſés que les ſeconds, à manœuvrer & à mouvoir.

MANNE. ſ. f. Panier d'oſier ſans anſe & de forme conique, dont on ſe ſert à bord des vaiſſeaux pour embarquer ou débarquer leur leſt, ainſi que pour d'autres uſages. La grandeur de ces paniers eſt telle, qu'en les rempliſſant de caillous, des hommes peuvent les faire paſſer de main en main.

MANNÉE. ſ. f. Meſure particuliere d'un volume de leſt, c'eſt-à-dire, d'une quantité de ſable ou de pierres, &c. qu'on embarque dans un vaiſſeau par le moyen de mannes. C'eſt en comptant, dans cette opération, le nombre des mannes pleines qui ſont verſées dans ſa cale, ou le nombre des mannées, & en ſachant d'ailleurs combien il en faut pour former un tonneau, qu'on repartit le leſt en quantité ſuffiſante, & dans chaque partie de la cale & dans la cale entiere. — Une manne remplie de coins ou d'épites eſt une meſure de ces objets, & un tel volume eſt une mannée.

MANŒUVRE. ſ. f. Ce mot exprime tantôt les évolutions d'un vaiſſeau ou d'une armée, & tantôt les cordages qui ſervent ſoit à maintenir des mâts, des vergues, des voiles, ſoit à varier au beſoin leur poſition. — Un vaiſſeau fait telle manœuvre, lorſqu'à l'aide de ſes voiles ou de ſon gouvernail, il fait tel mouvement. Celui qui commande le travail néceſſaire, c'eſt-à-dire, qui ordonne de faire agir tel cordage, de diſpoſer ou telle voile, ou telle vergue, eſt dit commander la manœuvre. Celui qui fait exécuter ce mouvement, qui fait faire tous les apprêts néceſſaires pour produire ce mouvement, eſt dit faire telle manœuvre, *to work a ſhip*. — Si les moyens ſont habituellement bien choiſis, il entend la manœuvre, *to be expert for working of ſhips*. Si dans une occaſion intéreſſante, ils ſont heureuſement & habilement imaginés, la manœuvre eſt hardie, *hold management*, *fine manner of working a ſhip*; comme elle eſt prompte, *nimble management*, ſi l'opération eſt exécutée avec célérité; elle eſt d'ailleurs bonne ou mauvaiſe ſelon ſes rapports avec les circonſtances; enfin la manœuvre d'un vaiſſeau ou d'une armée, *working of a ſhip*, *management*, eſt l art de leur faire faire tous les mouvemens ou toutes les évolutions qui deviennent néceſſaires dans toutes les ſituations où ils peuvent ſe trouver en mer, relativement à l'effet du vent & de la mer, à une route propoſée, à un ennemi qu'on veut fuir ou combattre, & à une terre qu'on veut chercher, approcher ou éviter. La manœuvre d'une armée, *manœuvres of a fleet*, eſt connue ſous le nom de taſtique navale. Voyez ce mot. — On donne le nom de manœuvre, *rigging and takeling of a ſhip*, aux cordages qui compoſent le gréement total d'un vaiſſeau, *cordage of a ſhip*. (fig. 1. A.).

Parmi ces cordages, les uns ont une position fixe tels que les étais, les haubans, &c. & d'autres sont alternativement tendus ou lâches. Les premiers servent à l'établissement de la mâture d'un vaisseau; tandis que les seconds sont destinés à plier & déplier les voiles, ainsi qu'à d'autres usages, ceux-ci sont nommés manœuvres courantes, *running riggings*; & ceux-là, manœuvres dormantes, *standing riggings*. — Lorsque ces cordages sont appliqués aux parties supérieures des mâts, ils sont distingués sous le nom de manœuvres hautes, *upper riggings*, par opposition aux manœuvres inférieures qui sont nommées des manœuvres basses, *lower riggings*. Si ces premiers cordages seuls nécessaires sont accompagnés de semblables cordages destinés à les remplacer au besoin, on nomme ceux-ci de fausses manœuvres, ou des manœuvres de combat, *preventer riggings*. — Les grosseurs de ces cordages qui entrent dans le gréement général d'un vaisseau étant différentes ainsi que leur importance, les uns sont nommés manœuvres majeures, & les autres menues manœuvres. — Une manœuvre passée, *rope leading aft*, est celle qni passe dans la caisse d'une poulie & qui est dirigée de l'avant à l'arriere d'un vaisseau; mais si elle est dirigée en sens contraire, c'est une manœuvre passée à contre, *lope leading forward*. — Quelquefois on compare ces manœuvres dans leur position à l'état du vent régnant, lorsque celui-ci souffle sur une direction qui est oblique à la quille d'un vaisseau. Et on dit que celles qui sont du côté qui reçoit l'impulsion du vent, sont les manœuvres du vent, tandis que celles qui sont établies du côté opposé, sont les manœuvres de sous le vent ou de revers.

MANŒUVRER. v. a. *To work a ship.* Produire dans un vaisseau dans une armée, à l'aide du vent, des voiles & du gouvernail, tous les mouvemens que les circonstances peuvent rendre nécessaires dans le cours d'une navigation quelconque, pour l'exécution de toutes sortes de projets déterminés. On manœuvre bien ou mal un vaisseau selon qu'on lui fait faire, avec plus ou moins de succès, des évolutions convenables ou suivant que leur choix est bon ou mauvais. Au reste, manœuvrer, c'est ordonner des manœuvres ou les mouvemens d'un vaisseau, &c. Voyez manœuvre.

MANŒUVRER. v. n. On dit d'un vaisseau qu'il manœuvre, lorsqu'il change l'état de ses voiles ou de son gouvernail, & lorsqu'il prend les mouvemens qu'on cherche à lui imprimer. — Si on dit qu'il peut ou qu'il ne peut pas manœuvrer, c'est dans les circonstances où sa vîtesse progressive est assez considérable ou trop foible pour que son gouvernail devienne susceptible de produire l'effet qu'on en attend,

& dans celles où l'état de ſon gréement permet ou ne permet pas l'uſage de ſes voiles.

MANŒUVRIER. ſ. m. *Skilled in working a ſhip.* Titre diſtinctif de tout homme de mer qui poſſede l'art de manœuvrer, un vaiſſeau, une armée, avec ſuccès, dans toutes les circonſtances qui exigent des connoiſſances fondées, ſur une expérience longue & éclairée, ainſi que ſur une théorie profonde & étendue. Ce titre eſt ſouvent accordé à des perſonnes qui ne ſavent parfaitement que la pratique de l'art de la manœuvre, & il n'en eſt point qui ſerve à diſtinguer les premieres de celles qui, profondes dans ce même art, l'exercent avec un égal ſuccès, en joignant à cette habileté méchanique, la connoiſſance des principes & de leurs combinaiſons, ainſi que le génie & les lumieres propres à accélérer les progrès de l'art dans cette partie importante. --- Dans un vaiſſeau, les matelots chargés de travailler au gréement ou qui exécutent les manœuvres ordonnées, reçoivent auſſi le nom de manœuvriers.

MANOQUE. ſ. f. Echeveau, d'un petit cordage qui n'a que 60 braſſes de longueur. Le bitord, le merlin, le luſin, ſont mis en manoque, dans les corderies des ports. Cependant les écheveaux de lignes ſont nommés quelquefois pieces de ligne au lieu de manoques.

MANQUER. v. a. C'eſt ne pas réuſſir ou être en défaut. Ainſi un vaiſſeau qui entreprend, ſans ſuccès, ou une manœuvre, ou un appareillage, ou un virement de bord, ou un abordage, ou toute autre évolution, eſt dit manquer telle évolution; & un vaiſſeau qui n'a pas aſſez de ſtabilité, ou qui n'a que des qualités très-inférieures, ou dont la grandeur ne correſpond pas à ſa deſtination, eſt dit manquer, de ſtabilité, de qualités, ou de capacités, *not to be able to ſtow her proviſions properly.*

MANTELET. ſ. m. *Port-lid.* Volet qui ſert à fermer l'ouverture d'un ſabord d'un vaiſſeau, ou d'une embraſure qui eſt faite dans ſa muraille, pour faire paſſer la volée d'un canon de la premiere batterie. On voit un mantelet détaché dans la fig. (56. C.), où il paroît garni de ſes pentures *a b* & de ſes gonds. Les fig. (1. P. & 1. A.) préſentent à leur place, & levés, tous les mantelets des ſabords de la premiere batterie. Attachés extérieurement à la muraille par leur côté ſupérieur, ils ferment les ſabords, étant abandonnés à leur peſanteur qui les fait rouler ſur leurs gonds: & ils ſervent à empêcher, dans certaines circonſtances, les lames de s'introduire dans l'intérieur d'un bâtiment. On voit (fig. 53. C.) un mantelet *s* qui eſt levé & qui ſe préſente de profil. --- Les ſabords des batteries

élevées ſont fermés quelquefois par des mantelets volans, ou qui ne ſont pas comme les premiers placés à demeure. On les nomme faux mantelets, *dead lights*. — Enfin quelques ſabords comme ceux de la poupe (fig. 42. C.), ſont ordinairement fermés par des mantelets en deux pieces, & on donne à ceux-ci le nom de mantelets briſés, *half ports*.

MANUELLE. ſ. f. *Whip ſtaff*. On donnoit le nom de manuelle de gouvernail, à un long levier qu'on employoit autrefois pour pouſſer à droite ou à gauche la barre du gouvernail d'un vaiſſeau.

MARBRE. ſ. m. Le marbre d'un gouvernail, *barrel of the ſteering wheel*, eſt un cylindre horiſontal, qu'on voit en *f* (fig. 8. P.), ſur lequel s'enveloppent les cordages qui font mouvoir la barre du gouvernail, & qui, établi ſur le gaillard d'arriere d'un vaiſſeau, tourne ſur ſon axe à l'aide d'une grande roue verticale qui eſt appliquée ſur une de ſes baſes. — La mêche d'un cabeſtan ou la piece centrale qui eſt *b c o e* (fig. 29. C.) ou *a c* (fig. 28.), reçoit quelquefois le nom de marbre de cabeſtan.

MARCHAND. adj. Tous les bâtimens de commerce ſont diſtingués de ceux du Roi, ou plus généralement de ceux de guerre, par le nom de bâtimens marchands, *merchant ſhips*. De même les officiers qui les commandent, & les officiers qui en compoſent l'état-major, portent le nom de capitaines & officiers marchands. — L'aſſemblage de tous les bâtimens de cette eſpece, ainſi que des officiers qui ſont au ſervice du commerce, reçoit le nom de marine marchande; tandis que les bâtimens & les officiers au ſervice du Roi ou du gouvernement, & qui ſont deſtinés à protéger & défendre la premiere, ainſi que les côtes & les poſſeſſions de la France, forment la marine militaire.

MARCHE. ſ. f. La marche d'un vaiſſeau, *head way*, eſt la viteſſe progreſſive qu'il eſt ſuſceptible de prendre ſous l'impulſion d'un vent donné. Ainſi il peut être lent à la marche, ou avoir une belle marche, c'eſt-à-dire que, ſuivant ſa forme & l'état de ſa voilure, il peut être propre à ſurmonter, plus ou moins aiſément, la réſiſtance que l'eau oppoſe à ſes mouvemens progreſſifs. — Si on le compare à un autre bâtiment, qui, comme lui, s'avance dans l'eſpace, & avec plus ou moins de rapidité, on dit qu'il a ſur lui, ou qu'il laiſſe prendre ſur lui l'avantage de la marche. — Lorſque ſa forme a été déterminée, dans le deſſein de lui donner une marche ſupérieure, on dit qu'il a été conſtruit pour la marche, *built to ſail very faſt*, *built for ſailing*; & s'il poſſede éminemment cette grande qualité, il a une ſuperbe marche. — Certains ordres ſuivant leſquels ſont rangés des bâtimens de guerre ou de commerce,

ques perſonnes expriment par ce même mot, & le flux & le reflux, en les nommant particuliérement, marée montante, *tide of flood*, & marée deſcendante, *ebb*. On dit auſſi que la marée eſt baſſe, *low water*, lorſque le reflux ceſſe, & que le flux eſt prêt à ſuccéder, Dans toute autre expreſſion, le mot marée exprime généralement le flux de la mer. Ainſi on dit qu'il y a marée, pendant toute la durée du flux, & ſi la viteſſe des eaux eſt rapide, la marée eſt vive. Si le courant des eaux eſt dirigé ſur N air du vent, on dit que la marée porte à cet air de vent, *ſetting of the tide*; & ſi cette direction eſt comparée à celle du vent, ſi elle lui eſt co-incidente, ou contraire, alors la marée eſt dite porter ſous le vent ou au vent, *leward or windward tide*. --- Le mot marée n'eſt pas employé uniquement pour exprimer la viteſſe des eaux pendant le flux; il l'eſt auſſi pour annoncer la hauteur à laquelle la mer s'éleve par ce mouvement journalier. Ainſi on dit que la marée eſt haute, *high water*, lorſque les eaux ont atteint leur plus grande hauteur; qu'elle eſt grande, *ſpring tide*, lorſque cette hauteur eſt conſidérable, comme au temps des ſyſigies de la lune; & qu'elle eſt morte, ou bâtarde, *neap tide*, lorſque les eaux s'élevent foiblement, comme dans les quadratures. --- Enfin la durée aſſez conſtante de chaque marée ſert ſouvent aux marins, pour meſurer certain intervalle de temps. C'eſt ainſi qu'on dit quelquefois d'un vaiſſeau qu'il a reſté échoué, par exemple, pendant l'eſpace de deux ou trois marées, &c. --- Attendre la marée, c'eſt attendre le retour des eaux que le flux doit apporter de la grande mer; & connoître l'heure de la marée, c'eſt connoître l'heure à laquelle elle doit, dans tel jour déterminé, être élevée à toute ſa hauteur.

MARGOUILLET. ſ. m. *Wooden thimble*. C'eſt un anneau de bois, qu'on voit repréſenté (fig. 63, M.), & dont l'ouverture centrale ſert de paſſage aux manœuvres, qui doivent être ſoutenues ou dirigées dans leur cours. Dans le deſſein de fixer des margouillets dans tous les lieux d'un vaiſſeau où ils peuvent être utiles, ils portent ſur leur contour extérieur une cannelure profonde, dans laquelle eſt reçu un cordage dont on les ceint pour les attacher aux places qui leur ſont aſſignées, & ces places ſont ſur les ralingues des huniers, des baſſes voiles, &c. — On donne le nom d'entaille à margouillet (dans les chantiers de conſtruction), à celle qu'on voit (fig. 71,), & qui eſt plus profonde ſur ſes côtés que dans ſon milieu.

MARGUERITE. ſ. f. *Meſſenger*. Appareil compoſé de poulies & de cordages, dont l'action eſt appliquée ſur un point d'un cordage, pour lui faire produire un effet déterminé. Si une ancre mouillée réſiſte trop fortement aux puiſſances ordinaires qu'on emploie pour

la tirer du fond de l'eau ; alors on attache une marguerite à quelque point du cable, & cette nouvelle force miſe en action à l'aide du cabeſtan, ſert utilement à dégager la patte de l'ancre du fond où elle eſt retenue. D'ailleurs, on proportionne le nombre des poulies de cet appareil, ainſi que les puiſſances, à la réſiſtance qui doit être vaincue, & faire cette opération, c'eſt faire marguerite ; *to clap a meſſenger on the cable.*

MARIAGE. ſ. m. *Lashing together of the eyes of the voyal.* Réunion des œillets qui terminent des cordages, par le moyen d'un autre cordage qui les lace enſemble. — La tournevire, par exemple, qui eſt repréſentée par *y s z n t q p f y* (fig. 43, M.), ne devient un cordage ſans fin, qu'en mariant ou en laçant ſes extrêmités *p* & *y*, qui ſont terminées par des œillets, avec un petit cordage qui paſſe ſucceſſivement dans ces œillets, & qui les maintient rapprochés.

MARIE-SALOPE. ſ. f. Nom d'un bateau, qui eſt conſtruit particuliérement pour recevoir & tranſporter au loin les vaſes & les immondices qu'on retire du fond de l'eau dans un port. D'après une telle deſtination, ce bateau préſente au milieu de ſa longueur une eſpece de puits où les matieres ſont dépoſées. La forme du puits eſt une pyramide quadrangulaire tronquée ; ſon fond eſt une trape mobile qui s'ouvre à volonté, c'eſt-à-dire, lorſque le bateau eſt arrivé au-deſſus du lieu, où il doit être déchargé, & alors le dépôt coule au fond de l'eau.

MARIN. ſ. m. Titre diſtinctif de tout homme dont l'état & l'art ſont de naviguer, *ſea man, or ſea fearing.* — Un bon marin eſt celui qui, ſupérieur par ſes talens, au commun des hommes de mer, connoit & ſait employer avec ſuccès dans toutes les occaſions épineuſes ou ordinaires, toutes les reſſources que peuvent dicter, & la théorie & l'expérience ; *able ſea man* ; l'homme, au contraire, qui, deſtiné au ſervice de la mer, & qui l'ayant pratiqué, n'eſt pourvu que de foibles connoiſſances, ou ne ſait pas les appliquer à propos, eſt un mauvais marin. — Un homme a le pied marin, lorſqu'à bord, d'un vaiſſeau fortement agité par la mer, il ſait garder l'equilibre en reſtant ſur ſes pieds ; & lorſque, malgré les roulis & & les tangages, il n'a beſoin d'aucun appui extraordinaire pour ſe ſoutenir, pour marcher, & pour faire tous les mouvemens que les manœuvres exigent. Tout homme deſtiné pour la mer, & qui montre peu d'uſage & peu de connoiſſances, eſt appelé plaiſamment marin d'eau douce ; *freſh water jack.*

MARINE. ſ. f. Ce mot exprime toutes les puiſſances navales & commerciales d'une nation, c'eſt-à-dire, l'aſſemblage de tous les

vaiſſeaux qui lui appartiennent; il exprime auſſi le corps nombreux des hommes employés ou deſtinés à ſervir ſur ces bâtimens. Les vaiſſeaux qui appartiennent au gouvernement, & qui ne ſont entretenus ou armés que pour la guerre, ou pour protéger le commerce, les côtes, ainſi que les poſſeſſions éloignées ou maritimes, compoſent la marine militaire, *navy*, *men of war*; on donne auſſi le même nom, au corps militaire, qui eſt chargé par ſa majeſté, du commandement ou de la conduite de ces bâtimens ſoit iſolés, ſoit en armée, ſoit en eſcadre: & les membres de ce corps ſont nommés officiers de marine, *naval officers*, *ſea officers*. Les ſoldats qui ne ſont de ſervice qu'à bord des vaiſſeaux du Roi, ſont diſtingués de ceux des autres armes, par le nom de ſoldats de marine, *marines*. — Le commerce de France entretient auſſi des vaiſſeaux, pour le tranſport de ſes marchandiſes, pour la pêche, & pour remplir toutes les ſpéculations. Il ſalarie des hommes pour commander & conduire ſes bâtimens, & on donne le nom de marine marchande, ſoit à l'enſemble des bâtimens, ſoit au corps des officiers marchands qui ſe conſacrent au ſervice du commerce.

MARINIER. ſ. m. Ce nom eſt ordinairement celui des hommes employés à conduire des bateaux ſur les rivieres. — Parmi les gens de mer, il y a des officiers mariniers, qui ſont à l'égard du reſte de l'équipage d'un vaiſſeau, ce que ſont les ſous-officiers dans un régiment de terre. — Ils n'obtiennent ce titre qu'après une longue expérience, & lorſqu'ils ont des connoiſſances étendues de la pratique de leur art; *mechanichal officers*. Ils ſont connus à bord des vaiſſeaux ſous les noms particuliers de maître & contre-maître d'équipage, de boſſeman, de quartier-maître, de patron de chaloupe & canot, de maître-pilote, canonniers, charpentiers, calfats & voiliers. Chacun de ces officiers eſt chargé de diriger les opérations qui ſont de ſon reſſort.

MARIONETTE. ſ. f. On diſtingue ſous ce nom certaines poulies qui, placées verticalement ſur le gaillard à bord d'un vaiſſeau (fig. 37, M.), & tournant librement ſur leur axe vertical, ſervent au paſſage des cargue-fonds, cargue-boulines, driſſes, écoutes, de pluſieurs voiles; un tel aſſemblage de poulies ou de marionettes, eſt établi en arriere du grand mât & du mât de miſaine; ces poulies reçoivent quelquefois le nom de poulies tournantes.

MARNER. v. n. La mer eſt dite marner de N pieds, lorſque, par le flux, ſes eaux s'élevent à la hauteur de N pieds au-deſſus de leur niveau naturel.

MAROQUIN, ſ. m. Cordage plus ou moins fort, qu'on attache, au beſoin, par ſes extrêmités, à la tête du grand mât & du mât

de miſaine d'un vaiſſeau, pour ſervir d'appui ou de ſupport à un aſſemblage de poulies, employé à élever de grands fardeaux.

Marprime. ſ. f. Poinçon de pluſieurs pouces de longueur. Les voiliers qui lui donnent un tel nom, en font uſage pour percer les trous dans leſquels ils font paſſer un petit cordage, nommé merlin, lorſqu'ils veulent réunir plus fortement, dans quelques points, une ralingue, ſoit avec elle-même, ſoit avec la voile qu'elle entoure.

Marque. ſ. f. La hauteur de l'étrave & celle de l'étambot d'un vaiſſeau, ſont diviſées en pieds, & ces points de diviſion portent le nom de marques, parce que ces échelles indiquent ou marquent la diſtance des deux extrêmités de la quille au niveau de l'eau, dans un vaiſſeau flottant ou échoué. — On nomme généralement marques toutes les indications, ou d'un écueil, ou d'un mouillage, ou de l'entrée & de la ſortie d'un port, d'une rade, ou de la route qu'il faut tenir pour approcher ou éviter tel objet.

Marquer. v. n. La mer marque, lorſque ſes eaux, en ſe retirant par le reflux, laiſſent ſur la côte, ou ſur toutes les terres qu'elles baignoient, dans la plus grande hauteur où le flux les avoit élevées, une trace d'humidité, qui indique combien leur niveau s'eſt abaiſſé depuis le moment de la pleine-mer, ou depuis le commencement du reflux.

Marquise. ſ. f. Nom d'une tente qu'on place au-deſſus & à une certaine diſtance d'une premiere tente, qui forme un abri au gaillard d'arriere d'un vaiſſeau, dans l'eſpace qui eſt compris entre le grand mât & le mât d'artimon. Les côtés de la marquiſe pendent juſques au-deſſous des bords de la premiere tente.

Marsillanne. ſ. f. Nom d'un bâtiment du port de 70 à 80 tonneaux, dont la forme eſt remarquable auprès de celle des bâtimens modernes. Car ſa poupe eſt quarrée, & ſon avant très-renflé. On en fait uſage dans le golfe de Veniſe.

Marsouin. ſ. m. Piece de bois de forte dimenſion, qui, établi intérieurement dans un bâtiment & dans le ſens de la longueur, ſur le milieu de ſes varangues extrêmes, à la ſuite de la carlingue, concourt à lier étroitement, & l'étrave & l'arcaſſe, avec le corps du bâtiment. La fig. (1, P.) préſente dans *u y m*, le marſouin de l'avant, *ſtem ſon*, qui, réuni par une extrêmité à la carlingue *M Q H D* ſur laquelle il ſe prolonge, s'éleve en-dedans de la contr'étrave; juſqu'à la hauteur du premier pont *n x*. Le marſouin de l'arriere eſt viſible en *D*. Il eſt placé, comme le premier, dans le plan diamétral du bâtiment; & il eſt formé de deux pieces, qui ſont repréſentées ſéparément & en grand (fig. 14, C.). L'une en *D s*

repoſe dans la gorge de la courbe de l'étambot, & croiſe toutes les barres de l'arcaſſe, avec leſquelles elle eſt liée par des entailles ; & l'autre endentée avec la premiere en *D*, ſe prolonge ſur la carlingue, depuis ce point, juſqu'à une certaine diſtance. L'aſſemblage de ces deux pieces réunies porte le nom de marſouin de l'arriere, *falſe poſtor ſtern poſt.* Lorſqu'on ne peut trouver de piece de bois propre à compoſer ſeule un marſouin, la piece qui lui eſt ajoutée pour ſuppléer à ſa longueur, reçoit le nom d'alonge de marſouin.

MARTEAU. ſ. m. Inſtrument de fer qui porte ſur une face l'empreinte d'une ancre ſurmontée d'une fleur-de-lys. On s'en ſert dans les forêts, & on en frappe les arbres qui paroiſſent propres pour la marine nationale. — On donne auſſi ce nom, outre la ſignification commune qui eſt connue, à des pinnules dont on arme certains inſtrumens employés en mer pour l'obſervation des hauteurs des aſtres.

MARTELAGE. ſ. m. Action d'imprimer le ſceau du prince ſur les arbres qui, dans les forêts de France, paroiſſent convenables aux beſoins de la marine. L'empreinte dont on les frappe avec un marteau, annonce la deſtination de ces arbres, qui, d'après cette opération, ne peuvent plus être abattus & vendus que pour le ſeul ſervice de la nation.

MARTICLE. ſ. m. Si on conſulte l'article araignée, on verra que les branches d'araignée ſont nommées marticles, & il fera connoître leur forme, leur ſituation & leur uſage.

MARTINET. ſ. m. Cordage qui, attaché à l'extrêmité ſupérieure d'une vergue d'artimon, ſert à lui donner une inclinaiſon déterminée, & à la ſoutenir dans cette poſition. On peut appercevoir aiſément (fig. 1, A.) le martinet de la vergue d'artimon, qui deſcend du haut du mât de perroquet de fougue. Quelquefois ce premier cordage, ou martinet, eſt accompagné d'un ſecond, qui aboutit à d'autres points de la vergue, pour concourir enſemble au même effet, & alors ce dernier eſt nommé faux martinet. — Un cordage pareil eſt deſtiné à ſoutenir l'extrêmité d'un pic dans les bâtimens qui portent une telle vergue, parce qu'elle eſt établie dans une poſition inclinée à l'horiſon, & appuyée ſur un mât vertical ; ce dernier cordage eſt alors nommé martinet de pic, *peek haliadr of the mizen.*

MARTINGALE. ſ. f. Arc-boutant de quelques pieds de longueur, qui, dans les grands vaiſſeaux de guerre, eſt deſtiné à aſſujettir le bâton de foc. C'eſt une perche qui eſt placée ſous le bout du mât de beaupré (fig. 3, A), & perpendiculairement à la longueur de ce mât. Son extrêmité

inférieure, dans cette poſition, préſente un trou dans lequel paſſe un cordage qui, d'un côté, aboutit au bout du bâton de foc, & de l'autre, après avoir paſſé dans une poulie qui eſt fixée ſur le taille-mer, vient ſe rendre à quelque point du gaillard où il eſt roidi & attaché. Ce cordage devient, par ces diſpoſitions, un étai qui ſert à ſoutenir le bâton de foc contre les efforts des étais des mâts ſupérieurs partiels de miſaine.

Mascaret. ſ. m. *Eddy tide.* Courant particulier, qui eſt connu auſſi ſous le nom de macrée. (Voyez ce mot).

Masque. ſ. m. On donne ce nom à une eſpece de voile qu'on étend devant la cuiſine d'un vaiſſeau, pour intercepter le vent, & empêcher qu'il ne chaſſe vers la poupe la fumée qui s'éleve des foyers.

Masquer. v. n. Un vaiſſeau maſque, lorſque, par une rotation inſtantannée, ou par un changement de vent dans ſa direction, les voiles orientées au plus près ceſſent de recevoir l'impulſion du vent ſur leur face poſtérieure, & lorſque le vent frappe ſous un petit angle d'incidence ſur leur face antérieure. Cette poſition accidentelle des voiles d'un vaiſſeau n'eſt jamais l'effet d'une opération immédiate du manœuvrier, mais d'une cauſe imprévue ; c'eſt pourquoi on dit que, dans de telles circonſtances, le vaiſſeau maſque. — On diroit qu'il coiffe, ou qu'il met ſur le mât, ſi le vaiſſeau étoit porté à une telle poſition par des manœuvres directes : & alors l'incidence du vent ſur les voiles ſeroit rendue moins oblique au plan des voiles, pour mieux aſſurer l'effet qu'on deſire. Enfin le vaiſſeau ſeroit dit faire chapelle, ſi, après avoir maſqué, il commençoit ou continuoit à tourner horiſontalement ſur lui-même, juſqu'au point de recevoir l'impulſion du vent ſur le côté oppoſé à celui qui précédemment étoit au vent. Ce ſont ces nuances qui paroiſſent devoir fixer les différences naturelles des ſignifications attribuées aſſez généralement aux mots maſquer, coiffer & faire chapelle.

Massif. ſ. m. *Dead wood*, piece de bois de rempliſſage qu'on établit à l'avant & à l'arriere d'un vaiſſeau, dans ſes parties baſſes ou inférieures. On voit en γ (fig. 22, C.) le maſſif de l'avant, qui fortifie la liaiſon du ringeot d avec la premiere piece q de la quille ; en recouvrant par une partie de ſa longueur la moitié de la derniere, & en ſe prolongeant dans la gorge du ringeot. Il remplit auſſi l'intervalle qui ſépare la piece E & la quille d, & contribue à diminuer l'acculement des varangues ſupérieures. — On voit en A & u (fig. 73, C.) des pieces de bois qui compoſent le maſſif de l'arriere. Elles ſervent de baſe à la courbe $o\ m\ u$ d'étambot, & ſuppléent au défaut de longueur de la branche aſcendante m_o.

MAT. ſ. m. *Maſt.* On donne ce nom, & à de gros & grands arbres de ſapin ou de pin, & à de fortes pieces longues & eilipſoïdes qu'on établit verticalement ou obliquement à bord d'un vaiſſeau pour ſoutenir les voiles dont il eſt gréé & lui tranſmettre l'action que le vent exerce ſur ces voiles. — La fig. (1. P) préſente les tronçons des principaux mâts d'un vaiſſeau pour indiquer leur lieu & leur poſition ; mais la fig. (1. A) fait connoître l'uſage de ces mâts dans toute leur hauteur, puiſqu'on les y voit chargés de manœuvres ou de cordages, de vergues, & de voiles déployées. Le grand nombre des voiles néceſſaires à un gros vaiſſeau, a fait imaginer des mâts très-élevés ; mais alors les plus grands arbres ne pouvant fournir une telle hauteur, on a formé ces mâts de pluſieurs mâts partiels placés les uns au-deſſus des autres ; comme on le voit dans les fig. (13, 16 & 17. A), & comme on peut les diſtinguer (fig. 1. A). — De même auſſi la groſſeur des bats-mâts, par cette raiſon, devant être très-conſidérable, ces mâts ont été compoſés de pluſieurs arbres aſſemblés & liés entr'eux pour ne former qu'un ſeul tout nommé mât. On voit (fig. 9. A), des pieces centrales & collatérales, iſolées, ou réunies en partie, & qui étant toutes aſſemblées, compoſent le mât unique *om* (fig. 10.), *made maſt, formed of N pieces.* Le nombre des pieces qui entrent dans un tel mât le font diſtinguer ſous le nom de mât d'aſſemblage, ou de N pieces ; tandis que ces mêmes pieces ne ſont autre choſe que des mâts bruts ou des arbres travaillés convenablement à leur deſtination, *rough maſt.* — Les ſeuls mâts inférieurs du grand mât & du mât de miſaine, *bc* (fig. 16) & *a P* (fig. 13) & le mât de beaupré *te* (fig. 14) ſont des mâts d'aſſemblage ; tous les autres ſont ordinairement d'un brin ou tirés d'un ſeul arbre. — Des noms particuliers, ſont attachés à chacun des mâts entiers ou partiels d'un bâtiment. Celui qui eſt incliné à l'horiſon, ſur l'avant d'un bâtiment (fig. 1. A) eſt nommé le mât de beaupré *bow ſprit* ; le mât vertical qui le ſuit eſt le mât de miſaine, *fore maſt*, c'eſt *o a P* (fig. 13). Il eſt compoſé, du bas-mât de miſaine, *lower fore maſt* ; du petit mât de hune, *cab*, *fore top maſt* ; & du petit mât de perroquet, *do*, *fore top gallant maſt.* — Le mât qui eſt placé verticalement, au milieu à peu près du vaiſſeau, eſt le grand mât, *main maſt* (fig. 16) & ſes mâts partiels ſont, le bas-mât, *lower main maſt*, *bc* ; le grand mât de hune, *main top maſt*, *a*ϛ ; & le grand mât de perroquet qui eſt établi au bout du précédent, *main top gallant maſt.* — Enfin le mât vertical qui s'éleve au-deſſus du milieu du gaillard d'arriere en *A* (fig. 1 P) porte le nom de mât d'artimon, *mizen maſt* ; & il eſt encore compoſé d'un bas-mât *mu* (fig. 17. A) *lower mizen maſt* ; d'un

mât de perroquet de fougue, *no*, *mizen top maſt* ; & d'un mât de perruche *tq*, *mizen top gallant maſt*. — On nomme auſſi mât de pavillon, *enſign ſtaff*, celui qui, placé en *P* (fig. 1. P) & qu'on voit (fig. 1. A), ſur le milieu du couronnement d'un vaiſſeau. Il eſt deſtiné à ſoutenir le pavillon lorſqu'il eſt déployé comme on le voit ſur les vaiſſeaux de la pl. V. Cependant il eſt quelques bâtimens où dans le même lieu on établit un mât nommé tapecul, parce qu'il porte une voile du même nom & qui eſt utile aux évolutions de ces mêmes bâtimens. — Nous avons dit que lorſque les mâts d'un vaiſſeau doivent avoir une hauteur conſidérable, on les fait de pluſieurs mâts partiels qui ſont mis bout à bout, de maniere qu'on peut au beſoin les ſéparer les uns des autres ; mais il y a auſſi de tels mâts qui ſont compoſés de mâts particuliers entés les uns ſur les autres, & ces mâts ſont nommés à pible pour les diſtinguer des précedens, *pole maſt*. Les deux mâts verticaux de la fig. (24. Y) ſont de cette eſpece. — Les mâts ſont établis ſur un vaiſſeau dans une place déterminée qu'on nomme le lieu de ces mâts *ſtation of the N maſt*. Leur ſituation eſt auſſi fixée par l'expérience, *trim of a maſt*, de ſorte que les uns ſont verticaux *maſts on end* & d'autres ſont inclinés vers l'arriere *mats hanging abaft* ; fig. (19, 27, 30. V). — Lorſque les mâts d'un vaiſſeau ſont forcés ou menacent de ſe rompre, après un long ſervice, ou après le choc de quelques boulets, on les fortifie par de nouvelles pieces de bois, & alors on les nomme, dans cet état, des mâts jumelés, *maſts fished* ; lorſque ces mâts ſont abattus, par les événemens de la mer, on les remplace par de nouveaux mâts, pareils ou non, & ceux-ci ſont des mâts de rechange ou de fortune, *ſpare maſts*, *jury maſts*. — Enfin le nombre des mâts verticaux que porte un vaiſſeau, ſert à le placer dans une claſſe particuliere, de maniere qu'on diſtingue les bâtimens de mer les uns des autres, par les noms de, bâtimens à un mât, à deux mâts ou à trois mâts.

MATAGE. ſ. m. Action de mâter un vaiſſeau. C'eſt l'opération par laquelle on éleve ſucceſſivement les bas-mâts d'un vaiſſeau, à l'aide d'une machine à mâter, au-deſſus des ponts & gaillards de ce bâtiment (fig. 86. M.) pour introduire leur pied dans l'intérieur, & les établir dans la poſition qui leur eſt aſſignée, comme on le voit (fig. 1. A.). Voyez machine à mâter.

MATELOT. ſ. m. Homme de mer, qui ſous les ordres des officiers & des maîtres, exécute toutes les opérations, de la garniture, du gréement & de la manœuvre. Ce titre n'eſt pas donné à ceux qui, ſe deſtinant au ſervice de la mer, ne font que commencer de s'en inſtruire ; & il eſt réſervé pour diſtinguer les hommes qu'une certaine

certaine expérience a rendu habiles dans un tel métier. Ils doivent ſavoir mâter & démâter un vaiſſeau, préparer ſes hauhans, ſes étais, toutes ſes manœuvres; eſtroper ſes poulies; les gréer, les mettre à leur place; enverguer, déſenverguer des voiles; les orienter, prendre des ris, les carguer, les ſerrer; arrimer la cale, ramer ou nager dans des canots, ſervir les canons dans un combat, gouverner, ſonder, & enfin être propres à toutes les parties du ſervice de la mer; *ſailor*, *common ſailor*. — Dans la compoſition de l'équipage d'un vaiſſeau, il n'y a jamais qu'un nombre plus ou moins grand de vrais matelots, les autres perſonnes font une eſpece d'apprentiſſage, & reçoivent le nom de novices ou de matelots-novices & de mouſſes. — Lorſque des matelots ſont appellés du ſein de leur famille, dans les ports du Roi, pour y être armés ſur ſes vaiſſeaux, ils portent le nom de matelots de levée, parce qu'ils ne ſont encore deſtinés généralement qu'à être armés, & non à être armés ſur tel vaiſſeau particulier. Cette derniere deſtination leur fait donner le nom de matelots de tel bâtiment. — Dans une armée navale, on donne le nom de matelots d'un vaiſſeau, *good company keepers*, au bâtiment qui le précede, & à celui qui le ſuit immédiatement, ſur une même ligne de combat ou ſur une colonne. Le premier eſt ſon matelot d'avant, & le ſuivant ſon matelot d'arriere. Si le vaiſſeau auquel on les compare dans leur poſition, eſt celui du commandant de l'armée, alors ils ſont les matelots du commandant. — Comme dans un vaiſſeau les matelots ſont ſucceſſivement de ſervice, le même lit ſert auſſi ſucceſſivement, à deux matelots qui ſe nomment mutuellement leur matelot.

MATELOTAGE. ſ. m. C'eſt l'art du matelot & il embraſſe tous les détails dont on a fait l'énumération dans l'article matelot, relativement au grément & à la manœuvre.

MATER. v. a. On mâte un bâtiment, *to fix the maſt of a ſhip*, en élevant ſes mâts & en les établiſſant à la place qui leur eſt aſſignée. Il eſt mâté en vaiſſeau, lorſqu'il porte trois mâts verticaux (fig. 1. A) & il l'eſt en ſenau, ou en bric, ou en heu, ou en polane &c. lorſque ſes mâts ſont ſemblables à ceux du ſenau, ou du bric, &c. *three maſted*, *maſted as ſenow*, *as brig*, *for a ſprit*, *with the pole maſts and ſquare ſails*. — Il eſt mâté à pible lorſque ſes mats partiels ſont entés les uns ſur les autres, *pole maſted*; il l'eſt à calcet & en galere, *maſted for a lateen ſail*, *as a galley* lorſque ſes mâts, tels que celui de la fig. (53. M), doivent porter des antennes *ab*, avec des voiles triangulaires (fig. 8, 16 & 25. V). — Si ces mâts ſont trop hauts, on dit d'un vaiſſeau qu'il eſt haut mâté, *over maſted or taunt maſted*. — La ſituation verticale qu'on donne

aux mâts élevés d'un bâtiment, a ſervi à étendre les applications du mot mâter ſous ce ſeul rapport. C'eſt pourquoi, mâter une piece de bois, un canon, une épontille, une bigue, &c. *to ſet up a piece*, &c., c'eſt les dreſſer verticalement ſur une de leurs extrémités.

MATEREAU. ſ. m. Arbre de pin ou de ſapin, dont les dimenſions ſont trop foibles pour qu'il puiſſe faire partie, ou compoſer, des mâts de vaiſſeaux & qui n'eſt deſtiné qu'à être employé pour de petits bâtimens ou pour les plus petits mâts des grands vaiſſeaux; ainſi un mâtereau eſt le diminutif de mât.

MATEUR. ſ. m. Artiſte qui dans les ports dirige ou exécute le travail & la compoſition, des mâts, des vergues, des hunes, des barres, des chouquets, & de toutes les parties de la mâture d'un vaiſſeau. — Le chef de l'attelier où ces ouvrages ſont exécutés eſt nommé maître mâteur, *maſter maſt maker*.

MATTEGAU. ſ. m. Ce nom eſt ſynonime avec jumelle de braſſeïage. V. jumelle.

MATURE. ſ. f. Dans les ports, il y a un attelier de mâture; *maſt ſhed*, & c'eſt celui où ſont fabriqués & préparés, les mâts, les vergues & toutes leurs pieces acceſſoires. — On y donne auſſi le nom de mâture à ce qui eſt appellé, plus juſtement, & plus généralement machine à mâter. — La mâture d'un vaiſſeau, *maſts*, eſt l'aſſemblage de tous ſes mâts, de ſes vergues, barres, hunes, chouquets, bout-dehors, &c., c'eſt dans le même ſens qu'on dit la mâture d'un canot, d'une chaloupe. Si on ne réunit enſemble que les plus petites parties de la mâture d'un vaiſſeau, cet aſſemblage partiel reçoit le nom de menue mâture; & ces parties ſont nommées pieces de mâture. Les arbres de pin & de ſapin tels qu'ils ſont tirés de Pologne, de Lithuanie, de Ruſſie, de Norvege portent le nom de mâtures, parce que par leurs dimenſions ils ſont propres à faire des mâts de vaiſſeaux. — L'art d'exécuter les mâts d'un vaiſſeau & de les établir à leur place, eſt l'art de la mâture, *art of maſting ſhips*; & la théorie qui dicte les regles de cet art, théorie qui n'eſt pas encore dans l'état de perfection qu'on lui deſire, eſt la ſcience de la mâture; elle a pour objet, le lieu des mâts ſur un vaiſſeau, leur hauteur & leur forme. — La mâture d'un bâtiment eſt quelquefois non-ſeulement l'aſſemblage de ſes mâts, mais auſſi le genre de cet aſſemblage, c'eſt-à-dire, que les mâts des vaiſſeaux, des ſenaux, des brics, &c. n'étant pas ſemblables ou de même genre, leurs différences les font diſtinguer par les noms de mâture, de vaiſſeau, de ſenau, de bric, &c. *manner of maſting, a ſhip, a ſnow, a brig*, &c. Voyez mâter. La mâture de ces vaiſſeaux n'eſt alors que la maniere dont ils ſont mâtés.

MAUGERE. ſ. f. *Cowlide.* Petite manche de cuir ou de toile goudronnée, dont on recouvre extérieurement l'ouverture des dalots d'un vaiſſeau, ou des trous par leſquels s'écoule l'eau de l'intérieur, afin d'empêcher les lames de s'introduire dans le bâtiment. — Il y a des clous que leur dimenſion & leur forme ont fait diſtinguer ſous le nom de clous à maugere. Voyez CLOUS.

MECHE. ſ. f. Dans la compoſition d'un mât de pluſieurs pieces (fig. 9. & 10. B.), on donne le nom de meche, *ſhaf, or middle piece of a maſt*, à une piece centrale, ou qui occupe le centre de l'aſſemblage, & autour de laquelle *ikl*, ſont arrangées des pieces collatérales *hg*, *ap*, &c. C'eſt pour établir la liaiſon de ces pieces, que la meche ainſi que les autres pieces, portent des adents ſaillans & rentrans ſur les faces qui doivent être en contact, la partie extrême *ki* de la meche qui eſt le plus gros bout de la meche, forme ſeule la partie d'un mat, qui eſt connue ſous le nom de thon. Si un arbre deſtiné à ſervir de meche à un mât, n'avoit pas la longueur ſuffiſante, on y ſuppléeroit par une nouvelle piece telle que *cf* qui eſt alors nommée alonge de meche de mât. — Dans un gouvernail *eudca* (fig. 35. G.) qui ne peut être, par ſes grandes dimenſions, d'une ſeule piece de bois, il eſt une des compoſantes *ned*, qui porte le nom de meche de gouvernail, *main piece ofa rudder.* Elle a toute la hauteur *ed* du gouvernail, & elle eſt de chêne. C'eſt dans ſa tête *eu* que ſont percées les mortaiſes qui doivent recevoir le bout des barres telles que *fe* qui ſervent à mouvoir le gouvernail; & elle ſert de baſe aux pieces de ſapin qui achevent le gouvernail, & qui eo ſont nommées le ſafran *bac.* — Dans un cabeſtan *acsi* (fig. 29. C.), il y a une meche, *barrel*, qui eſt au centre de cette machine, & dont on voit une partie en *oe.* C'eſt ſur cette piece de fortes dimenſions, que ſont diſtribués & attachés les taquets tels que *srun* qui donnent extérieurement à ce cabeſtan la forme qui lui eſt propre. Elle ſert ici d'axe commun à deux cabeſtans *cd* & *gs.* On voit en *ac* (fig. 28.) la meche longue d'un cabeſtan ſimple. — Dans les cordages compoſés de quatre torons ou de quatre faiſceaux de fils, tortillés enſemble, on met une meche dans le milieu de leur aſſemblage pour y remplir le vuide que par leur forme cylindrique, ils y laiſſeroient néceſſairement. Cette meche, *heart ofa rope*, eſt un faiſceau de fils blancs, formés de chanvre médiocre, ou du deuxieme brin. Il eſt toujours tortillé légérement, avant d'être employé, & ſa groſſeur n'eſt que le quart de celle des torons. C'eſt ſur cette meche, comme ſur un axe, que ſe tortillent ou ſe roulent les torons d'un cordage pendant le commettage; & cette deſtination fait que toute meche de grelin eſt avant d'être placée

la mer monte par le flux, ou s'éleve au-deſſus de ſon niveau naturel, tandis qu'elle perd de cette hauteur par le reflux Si l'affluence des eaux montantes eſt conſidérable, on dit alors que la mer rapporte, comme dans les ſyzigies de la lune. — Un vaiſſeau qui part d'un port pour traverſer les mers, & ſuit une route donnée, eſt dit prendre la mer, mettre en mer; & pendant cette navigation, il eſt en mer ou à la mer, *to go to ſea*; s'il eſt hors de la vue de toute terre, il eſt en pleine mer, *in the main ſea*, & ſuivre une telle route d'un lieu à un autre, c'eſt faire un voyage par mer. Lorſque, malgré l'agitation de la mer, ce bâtiment ne cherche pas à ſe réfugier dans quelque lieu de retraite ou de relâche, il tient la mer, *to keep the ſea*, parce qu'il continue de lutter contre les vents & les lames. — Si un homme tombe d'un vaiſſeau dans l'eau, c'eſt un homme à la mer ou tombé à la mer, *to fall over board*; & tout homme mort à bord d'un vaiſſeau pendant une expédition quelconque, eſt jeté à la mer, c'eſt-à-dire, dans l'eau. Débarquer un canot pour en faire uſage, c'eſt le mettre à la mer. — Si les eaux d'une mer ſont très-profondes, c'eſt une mer ſans fond, *deep ſea*. Lorſqu'à l'approche des terres, elles ne conſervent plus cette limpidité qu'elles ont au large, les eaux ſont changées. — Le mot mer eſt ſouvent employé pour celui de lame. Si elle eſt agitée par les vents, & que ſes lames ſoient grandes, on dit que la mer eſt groſſe, *heavy ſea*, *large ſea*; ſi les lames ſont élevées, elle eſt haute, *high ſea*, *ſwelling ſea*; & il y a de la mer, *ſea runs high*. Si les lames, en ſe briſant ſur elles-mêmes, couvrent ſa ſurface d'écume, elle blanchit, *ſea foams*, elle moutonne, & il y a groſſe mer. Si les lames ſont longues, ou courtes, la mer eſt nommée longue, ou courte, *long or ſhort ſea*. — Si les lames ſont l'effet d'un vent qui a ceſſé depuis quelque temps, la mer eſt houleuſe; mais ſi, ſous l'impulſion d'un vent régnant, elles s'élevent peu, mais elles ſe multiplient & ſe briſent les unes ſur les autres, ſans acquérir beaucoup de hauteur, la mer eſt clapoteuſe; ſi ces lames en s'élevant ſe replient par leur ſommet & ſur elles-mêmes, alors la mer eſt creuſe; *riſing and running croſſ*. Lorſque, dans leur propagation, elles rencontrent, ou un rocher, ou une terre quelconque, ſur leſquels elles frappent avec force, en perdant leur forme & en faiſant jaillir leurs eaux à des hauteurs conſidérables, la mer eſt dite briſer; & elle déferle, lorſque, ſur ces mêmes objets, ainſi que ſur des vaiſſeaux, la mer ſe déploie & s'étend dans tous les ſens, en les couvrant de ſes eaux, & en continuant de ſe propager dans l'eſpace, *over board. ſea*. — Lorſque la direction des lames eſt rapportée aux différentes parties d'un bâtiment, on dit de ce bâtiment qu'il a la mer de

l'avant ou debout, *ad ſea*, *high ſea a head*, ou de l'arriere, *pooping ſea*, ou par le travers, ſuivant qu'elles ſe portent directement ou contre la proue, ou contre la poupe, ou contre l'un ou l'autre flanc. Enfin la mer eſt belle & calme, *ſmooth ſea*, lorſque ſa ſurface n'eſt pas troublée par les vents; & un vaiſſeau eſt dans de belles mers, lorſqu'il ſe trouve dans des parties du globe, où régnent rarement les tempêtes & les orages.

MERLIN. ſ. m. *Marline.* Petite corde formée de trois fils carrêts, commis enſemble ou tortillés, à l'aide de la roue du ſiege de commettage établi dans les corderies des ports. --- Cette corde ne reçoit ordinairement qu'une longueur de 30 braſſes, & cette longueur eſt ce qu'on entend par une piece ou une manoque de merlin. --- Lorſque les fils ne ſont pas goudronnés, le merlin eſt blanc, & il eſt noir, dans l'état contraire.

MERLINER. v. a. *to marl.* Employer du merlin ou le cordage qui porte ce nom, à faire certains ouvrages de voilerie ou de garniture. Par exemple, merliner des ralingues, c'eſt les attacher ou les coudre avec du merlin aux voiles qu'elles entourent, &c.

MESTRE. ſ. m. *Main maſt of a galley.* Le grand mât d'une galere (fig. 8, V.) porte le nom d'arbre de meſtre.

METACENTRE. ſ. m. *Metacenter.* C'eſt le point d'interſection de la ligne verticale, qu'on imagine paſſer par le centre de gravité d'un bâtiment, avec la réſultante de la preſſion latérale que l'eau exerce ſur ce vaiſſeau incliné ſur le côté. Si ce point eſt ainſi nommé, c'eſt parce qu'il eſt la limite au-deſſus de laquelle le centre de gravité d'un vaiſſeau ne peut jamais être placé. En effet, ſi ce centre eſt au-deſſous de ce point, le corps incliné tend ſans ceſſe à ſe redreſſer par l'action du fluide environnant; & au contraire, s'il étoit ſitué au-deſſus de ce point, le corps tendroit à ſe renverſer, dès qu'il auroit la plus foible inclinaiſon latérale. --- La ſtabilité d'un bâtiment de mer, ou ſa réſiſtance aux inclinaiſons, ou ſa tendance à ſe relever après avoir été incliné, exige donc que le metacentre ſoit toujours placé au-deſſus du centre de gravité du bâtiment, & dans chaque bâtiment ce point a une poſition différente. Dans tous les calculs faits juſqu'à préſent par les conſtructeurs, la recherche du lieu & de la hauteur du metacentre d'un vaiſſeau qu'on ſe propoſe de conſtruire, n'a été fondée que ſur la grandeur & la ſituation de la réſultante de la preſſion de l'eau environnante, en conſidérant le corps ſans mouvement; mais alors les réſultats qu'on obtient, méritent peu de confiance, puiſque c'eſt pour l'état de mouvement d'un bâtiment qu'ils ſont importans, & que, dans un tel état, la preſſion de l'eau ſur chaque élément de la carene

varie étrangement, & ne reſſemble pas à celles qu'ils éprouvent dans un repos parfait.

METTRE. v. a. Ce verbe, avec des acceptions variées, fait partie de pluſieurs expreſſions, employées dans la marine, & uue nous allons parcourir. Mettre à l'eau, c'eſt lancer vers la mer un vaiſſeau nouvellement conſtruit, en le faiſant gliſſer ſur un plan incliné. --- Mettre à flot, *to bring a ſhip a float*, c'eſt faire flotter un corps, en le plaçant dans une eau aſſez profonde pour le ſoutenir ſurnageant. --- Mettre en rade, c'eſt conduire un vaiſſeau dans une rade, pour y mouiller, en attendant le moment du départ. --- Mettre en mer, on à la mer, *to put to ſea*, c'eſt s'éloigner des côtes pour remplir une deſtination, & faire route à travers les mers. --- Un vaiſſeau met ſous voiles ou en route, *to get under ſail*, lorſque, pour partir d'un lieu quelconque, & après avoir levé ſes ancres, il déploie ſes voiles pour ſuivre une route donnée. Alors il met dehors, *to put out*, ſi cette route l'éloigne directement de la terre. Cependant mettre un vaiſſeau dehors, *to fit out*, c'eſt l'équiper complettement pour le préparer à exécuter une expédition déterminée. C'eſt ainſi qu'un armateur, & même le gouvernement ſont dits mettre N vaiſſeaux dehors, ou pour le commerce, ou pour la guerre. --- Un vaiſſeau qui fait route ajoute quelquefois de nouvelles voiles à celles qu'il avoit précédemment, & alors il met N voiles, *to ſet N ſails*, *to looſe N ſails*. --- Si, ſous l'impulſion du vent, il s'incline latéralement, & de maniere que le bord inférieur des ſabords de la premiere batterie (fig. 1, A.) touche à la ſurface de l'eau, alors il eſt dit mettre ſa batterie à l'eau ; *wind laid ſhip on her broad ſide*. --- Si, pouſſé par le vent, ou forcé par les circonſtances, il ſe jette ſur la côte, ou tombe ſur des rochers, on dit qu'il met au plein, ou ſur des roches. --- Lorſqu'il dirige ſa proue ou ſa route ſur un certain air de vent, il met le cap à N air de vent ; *to lay the head to N point*. --- Si ſes voiles ſont orientées de maniere à le faire reculer de l'avant vers l'arriere, alors il met à culer. Si elles préſentent leur plan dans la direction du vent, elles ſont miſes en ralingue ou à faſier. Si elles reçoivent ſon impulſion ſur leur face antérieure, elles ſont miſes vent deſſus, ou ſur le mât, *to back the ſails* ; & ſi quelques-unes reçoivent le vent ſur cette face indiquée, tandis que d'autres en ſont frappées ſur leur face poſtérieure, elles ſont miſes alors vent deſſus, vent dedans, ou en panne. Si, après avoir été orientées obliquement à la quille, d'un côté d'un vaiſſeau, elles ſont enſuite orientées de la même maniere ſur l'autre côté, pour recevoir le vent ſous un angle égal d'incidence ; alors le vaiſſeau a mis à l'autre bord, *te tack about*, *to tack upon the other quarter*, ou

ſet ſail upon the other tack. Si en pleine mer toutes les voiles ſont ſouſtraites à l'impulſion du vent, le bâtiment met à ſec, *to lie a hull.* Lorſqu'un vaiſſeau jette ſes ancres dans un lieu pour s'y arrêter, il met ſur le fer. — Lorſqu'il préſente à l'impulſion du vent le moins de voiles poſſible, & ſous le plus petit angle d'incidence, il met à la cape; & il met en route, lorſqu'après avoir été obligé d'arrêter ou de changer ſa marche, il peut la diriger vers le terme auquel il doit atteindre. — Si la barre du gouvernail eſt pouſſée du côté du vent ou du côté oppoſé, c'eſt mettre la barre au vent, ou la mettre deſſous. — Si on débarque d'un vaiſſeau le canot qu'il porte, pour s'en ſervir au beſoin, c'eſt mettre le canot à la mer, *to hoiſt his boat out.* Si des objets ou des hommes ſont débarqués d'un bâtiment ſur la côte ou ſur le rivage, ils ſont mis à terre, *to land*, &c.

MEURTRIERE. ſ. f. *Loop hole.* Trou percé dans le plancher du gaillard d'un bâtiment corſaire. De tels trous ne ſont pratiqués, multipliés & ouverts, que pour permettre aux hommes qui ſe retranchent ſous ce plancher, de tirer ſur des ennemis qui ont abordé le bâtiment.

MI. Particule. Un hunier eſt amené à mi-mât, lorſque la vergue de cette voile eſt abaiſſée juſqu'au milieu, à-peu-près, de la longueur du mât de hune. — Un vaiſſeau navigue à mi-canal, lorſque, dans ſa route, il ne s'écarte pas du milieu du canal. — Enfin il remonte une riviere à mi-marée, lorſqu'il s'avance dans cette riviere à l'époque où la mer par ſon flux, n'a encore acquis que la moitié de la hauteur a laquelle il doit s'élever.

MINAHOUET. ſ. m. *Burton.* Petit appareil imaginé pour aider à roidir ou à tendre les haubans de hune (fig. 87, M.). Il eſt formé d'un bâton dont les deux bouts paſſent & s'arrêtent dans les œillets, qui terminent un cordage lache, au milieu duquel eſt fixée une eſpece de fouet : voici comme il eſt employé. Le fouet enveloppe par pluſieurs tours une partie du hauban *ne*, & la ride ou le cordage qui ſert à lacer les deux caps de mouton, eſt attachée au milieu du bâton de l'appareil. Dans cet état, on fait tourner ſur lui-même le bâton, qui fait alors fonction de treuil; & la ride, par cette opération continuée convenablement, eſt lacée auſſi ſerrée qu'elle doit l'être; c'eſt-à-dire, que le hauban *ne* ſe trouve, par ce moyen, avoir acquis toute la tenſion qui lui eſt néceſſaire pour concourir à aſſurer l'établiſſement du mât de hune, qu'il embraſſe en *au.*

MINOT. ſ. m. *Bumkin.* Eſpece d'arc-boutant appuyé par une extrémité contre la proue d'un vaiſſeau, au-delà de laquelle il eſt ſaillant, faiſant avec le plan diamétral un angle d'environ 15°. C'eſt

iB (fig. 3, P.). Il ſert à préſenter en *B*, hors du vaiſſeau un point d'appui au coin inférieur de la miſaine, lorſqu'elle doit être orientée au plus près du vent. La fig. (1, A) peut donner une idée de cet uſage, parce que la miſaine y eſt déployée dans la ſituation indiquée. Comme cette voile, ſuivant les circonſtances, peut être orientée ainſi, ou ſur un côté ou ſur l'autre d'un bâtiment; il y a auſſi deux minots ou porte-lofs ou bouts de lof, pour ſervir à retenir le lof de cette voile, & on les voit tous deux dans la fig. (3, P.), où ils ſont diſpoſés de la même maniere de chaque côte de l'étrave. Quelquefois ces minots ſont recourbés dans leur longueur *iB*, de maniere que l'extrêmité *B* devient plus baſſe que l'extrêmité i; mais cette courbure peu importante eſt peu conſidérable. — On nomme auſſi minot, un autre arc-boutant qu'on emploie quelquefois pour éloigner de la muraille du vaiſſeau les pattes d'une ancre, lorſqu'on ſe propoſe, après l'avoir levée, de la placer horiſontalement, le long des porte-haubans de miſaine, ou à la hauteur de ces porte-haubans.

Minute. ſ. f. On donne ce nom, comme celui de demi & de quart de minute, à des ſabliers qui meſurent ces intervalles de temps.

Mire. ſ. f. Ce nom eſt ſouvent employé comme ſynonime avec pinnule, dont la ſignification eſt connue.

Mirement. ſ. m. C'eſt l'effet d'une réfraction terreſtre qui, étant très-conſidérable dans certains états de l'athmoſphere, fait diſtinguer & reconnoître des objets éloignés que la courbure de la terre ne permettroit pas d'appercevoir dans un état ordinaire de l'air. C'eſt ainſi qu'il eſt des temps que l'on découvre dans le lointain juſqu'à la flottaiſon d'un vaiſſeau, dont on ne verroit, dans d'autres temps, aucune partie plus baſſe que ſa dunette. — De tels objets ainſi apparens ſont dits en mirement.

Misaine. Le mât *M*, qui eſt placé perpendiculairement (fig. 1, P. ou fig. 1, A.) ſur l'extrêmité antérieure de la quille d'un vaiſſeau, eſt diſtingué des autres par le nom de mât de miſaine, *fore maſt*, & comme il eſt compoſé de mâts partiels, placés les uns au bout des autres, pour le former dans toute ſa hauteur, on donne particuliérement le nom de bas-mât de miſaine au mât le plus inférieur *a P.* (fig. 13, A.) qui ſoutient les mâts élevés *bc* & *do*. — Si on conſidere attentivement la fig. (1, A.), on y diſtinguera une forte vergue, qui eſt portée par le bas-mât, & qui reçoit le nom de vergue de miſaine, *fore yard*; & la grande voile, qui eſt attachée par un de ſes côtés à cette même vergue, eſt la voile de miſaine, ou ſimplement la miſaine, *fore ſail*. — Au reſte, les haubans,

étais, porte-haubans, & les autres manœuvres qui appartiennent au mât, à la vergue ou à la voile de miſaine, ſont connus par le nom de miſaine, qui eſt ajouté à leur nom générique.

Mise. ſ. f. L'opération qui a pour objet de lancer un vaiſſeau à la mer, ou de faire deſcendre vers la mer & du haut de ſon chantier un vaiſſeau nouvellement conſtruit, eſt un travail, dont le but (annoncé par une expreſſion laconique) eſt la miſe à l'eau de ce vaiſſeau, *lanch*, ou ſon lancement à l'eau. --- L'établiſſement des couples de levée d'un vaiſſeau ſur les points de la quille où leur place eſt marquée, eſt auſſi nommé la miſe en place des couples.

Mitraille ſ. f. *caſe ſhot*. Paquet de balles & de morceaux de vieux fer, dont on charge quelquefois les canons d'un vaiſſeau, lorſqu'on combat un vaiſſeau ennemi à peu de diſtance; afin de couper ſes manœuvres, déchirer ſes voiles, & détruire ſon gréement, ainſi que les hommes qui ſe préſenteroient pour manœuvrer ou combattre à découvert.

Modele. ſ. m. *Model*. Patron en relief, & plus ou moins grand, d'un bâtiment de mer. Ces modeles ſont ordinairement en bois, & ſelon leur degré de perfection, ils préſentent une copie & des pieces dont un vaiſſeau eſt compoſé, & de l'ordre qui regne entr'elles, & des emménagemens d'un vaiſſeau & de ſa mâture, & de ſes voiles, & de tout ſon gréement.

Molette. ſ. m. Dans les corderies des ports, on donne le nom de molettes, *whiol*, à de petits cylindres de buis qui roulent chacun ſur une cheville implantée perpendiculairement dans le chapeau de la roue des fileurs. Chaque molette eſt armée ſur ſa baſe extérieure d'un crochet fixe, auquel un fileur attache le bout du fil qu'il veut former; & elle eſt miſe en mouvement, pour faciliter ce travail, par le moyen d'une corde qui paſſe ſur ſon contour, ainſi que ſur la circonférence de la roue. Sa longueur eſt de 2 pouces, avec une baſe qui a 6 pouces de circonférence. --- Dans les chantiers de conſtruction, on nomme molettes de gabari, des eſpeces de fiches en bois, à l'aide deſquelles on réunit momentanément, les pieces ou les planches qui ſe croiſent, dans la compoſition du gabari ou du patron, d'une partie quelconque d'un vaiſſeau qu'on doit conſtruire.

Molle. adj. La mer eſt nommée molle, ou molle mer, *ſlack water*, lorſque ſes eaux, après s'être abaiſſées par le reflux, ſont & reſtent ſtationnaires, juſqu'au moment où, par le flux ſuivant, elles commenceront à s'élever & à prendre un mouvement contraire à celui qui les animoit précédemment. --- On dit auſſi quelquefois qu'il y a molle mer, lorſque la mer, dans une agitation qui diminue & qui tend à ceſſer, a des houles longues & lentes à ſe ſuccéder.

MOLLIR. v. a. C'eſt lâcher en partie un cordage tendu, pour diminuer ſa roideur de quelques degrés; *to eaſe away*. C'eſt ainſi qu'on doit entendre ces expreſſions; mollir un cable, des haubans, un cordage. — Ce mot exprime auſſi une diminution de force, de viteſſe ou d'agitation; comme quand on dit du vent ou de la mer qu'ils molliſſent, *to ſlaken*.

MONDE. ſ. m. L'équipage d'un vaiſſeau, ou certaine partie de cet équipage, eſt ſouvent indiqué par ce mot. C'eſt ainſi qu'on crie quelquefois à bord, en haut tout le monde? lorſqu'il faut appeler ſur le pont, pour un ſervice général, tous les hommes ou matelots qui ſont dans l'intérieur d'un vaiſſeau. — L'avertiſſement donné aux mêmes perſonnes de commencer leur repas, eſt auſſi exprimé par ce cri, mange le monde? — Enfin, faire monter du monde, ou faire paſſer du monde, ou donner du monde; c'eſt charger d'une opération, ou d'un ſervice quelconque une partie, de ces mêmes perſonnes, ou de l'équipage d'un bâtiment.

MONDRAIN. ſ. m. Monticule, ou petite montagne, ou élévation de terrain, qui ſe fait remarquer ſur une côte maritime.

MONTANT. ſ. m. Le flux qui amene les eaux de la mer, & qui éleve leur niveau ſur le rivage, eſt nommé le montant, *flowing water*; comme on nomme deſcendant, le reflux qui lui ſuccede. Il y a moutant, lorſque le courant de ces eaux eſt établi, & ce courant eſt nommé auſſi le montant de l'eau ou de la mer. — dans la charpente d'un vaiſſeau, pluſieurs pieces portent le nom de montant. Il y a des montans de voute, *count timber*, qui (fig. 2, P.) ſont des pieces courbes, appuyées ſur la liſſe d'hourdy, & raccordées avec d'autres pieces, preſque droites, nommées montans de poupe, & qui s'élevent juſqu'au couronnement. — On voit (fig. 35, C.) des montans de bittes, *bitts*, dans les pieces étroites *Fn* & *Em*, qui ſont à leur place en *ſt* (fig. 22, C.). Des montans pareils, mais plus foibles, ſont auſſi partie de la compoſition des bittons. — Les alonges de cornieres ſont ſouvent nommées montans de cornieres, *quarter pieces or ſide counter timbers*. — D'autres pieces de bois ſituées verticalement dans un vaiſſeau, reçoivent auſſi le nom de montans; c'eſt pourquoi on diſtingue des montans de colis, de beaupré, de cloiſon, de cloche, d'archi-pompe, de cuiſine, de batayoles, &c.

MONTER. v. a. Dans un chantier, monter un vaiſſeau, c'eſt établir ſa quille ſur des tins ou des pieces de bois, & élever ſur elle l'arcaſſe, l'étrave, tous les couples, & embraſſer toute cette charpente par des liſſes. Un vaiſſeau dans cet état ou dans celui de ſquelette, eſt un vaiſſeau monté: & ſes couples ſont montés lorſqu'ils ſont mis à la place qui leur eſt aſſignée. — Monter l'arcaſſe

d'un vaiſſeau, ſon gouvernail, *to hang the rudder*, ſes canons, ſes pierriers, *to ſhip the ſwivel guns*, les mantelets de ſes ſabords, *to hang the ports*, &c. c'eſt les établir comme ils doivent l'être pour remplir leur deſtination. — Monter un vaiſſeau, c'eſt auſſi le commander ou en avoir le commandement pour une expédition quelconque, *to have the command*.

MONTER. v. n. Il ſignifie ſe tranſporter, lorſqu'on dit monter à la girouette, *to go aloft*, à la hune, ſur les vergues, &c. — Il ſignifie être approviſionné, lorſqu'en parlant d'un vaiſſeau, on dit qu'il eſt monté de N hommes, de N canons, *mounted with a N guns*, parce que ce vaiſſeau a un équipage compoſé de ce nombre d'hommes propres à le conduire ou à le défendre, & parce qu'il eſt armé de N canons en batterie.

MONTRE MARINE. ſ. f. *Time piece.* Voyez horloge.

MOQUE. ſ. f. Bloc de bois, qui reſſemble à une ſphere applatie, dans ſon contour, ou qui a la forme d'un cœur, & qui eſt evuidé dans ſon milieu. — La fig. (77. M.) préſente une moque à cœur, *heart.* — Chaque étai du bas-mât d'un vaiſſeau porte à une de ſes extrêmités, une moque dont il embraſſe le pourtour qui préſente une cannelure profonde ; & c'eſt dans cette moque, qu'on fait paſſer un cordage (nommé ride) avec lequel on lace & cette moque & celle du collier correſpondant par des tours multipliés & ſi ſerrés, que l'étai en reçoit toute la tenſion qu'il doit avoir pour le maintien des mâts. Ces moques ſont nommées moques d'étai, *dead blocks* — Les moques employées pour faire le trélingage ſont ſemblables aux précédentes ſans être de mêmes dimenſions. — Lorſque les moques, au lieu d'être évuidées comme celle de la fig. (77. M.), ſont percées de N trous, on les nomme moques à N trous, *dead eye with N holes* ; elles reſſemblent alors à des caps de mouton. — On donne le nom de moque à ce que d'autres nomment bois d'araignée (fig. 49. M.), *dead eye crow foot*, & qui a été décrit au mot araignée.

MORDRE. v. a. *To bite.* On dit de l'ancre d'un vaiſſeau, qu'elle mord le fond, lorſqu'après être tombée à la mer, ſa patte s'enfonce dans le ſol (fig. 41. C.), & réſiſte au mouvement que tend à lui communiquer le vaiſſeau qu'elle doit ſervir à retenir dans le lieu du mouillage, à l'aide d'un cable plus ou moins long. — Si on conſidere la pl. G, on voit (fig. 80.) une ancre dont les pattes *R* & *B* repoſent ſur le fond *RDBE* ; enſuite (fig. 81. & 82.) la même ancre redreſſée & une de ſes pattes *B* portant ſeule par le point *B* ſur le fonds *Bia* ; & enfin (fig. 83.) la même patte *B* engagée ou mordant le fond.

MORNE. ſ. m. Nom donné, ſous la Zone Torride, à des monta-

gnes eſcarpées, & que la vue découvre, de certains points de la ſurface de la mer, ſur des côtes maritimes.

Mort. ſ. m. Le mort de l'eau, ou le mort d'eau, *neap tide*, ou les mortes eaux, indiquent l'époque à laquelle les marées ſont moins conſidérables pendant une lunaiſon; c'eſt-à-dire, le temps des quadratures de la lune. Alors la mer, dans le flux, apporte beaucoup moins d'eau ſur ſes rivages, que dans le voiſinage des Syzigies.

Mort. adj. Un corps mort, dans un port, eſt un gros cable qui eſt fixe, & qui ſert à amarrer les vaiſſeaux, ou à les retenir dans des places déſignées. — Un tour mort d'un cordage, eſt un tour ſimple qu'on fait faire à ce cordage autour d'un point d'appui quelconque. — Une morte charge, eſt une maſſe exceſſive en poids, dont on a chargé un bâtiment. — Les œuvres mortes d'un vaiſſeau ſont les parties de ce corps qui, dans ſon état de flottaiſon, ne ſont pas ſubmergées; on voit, (fig. 1. A.), dans toute ſa hauteur, une portion de vaiſſeau armé qui s'éleve au-deſſus de l'eau. Elle eſt diſtinguée, par le nom d'œuvre morte, de la portion qui eſt ſous l'eau, & qui eſt nommée œuvre vive ou carene. — Enfin on donne le nom d'eaux mortes à celles qui enveloppent & qui ſemblent accompagner, dans l'eſpace, l'arriere de la carene, d'un vaiſſeau en mouvement. Le gouvernail qui eſt au milieu d'elles, n'en reçoit aucune impulſion; mais elles ne ſont ſenſibles & ne ſe ſont remarquer qu'auprès de la ſurface de la mer.

Mou. ſ. m. Le mou d'un cordage, c'eſt ſa partie lâche & ſans roideur. — On donne du mou à un cordage, en diminuant conſidérablement la tenſion qu'il peut avoir reçu, ou en le lâchant plus ou moins.

Mou. adj. Un cordage lâche, eſt dit un cordage mou; & un vaiſſeau mou eſt celui qui ne tient pas le vent, ou qui tend ſans ceſſe à faire ouvrir l'angle d'incidence du vent, ſur ſes voiles orientées au plus près. Voyez lâche.

Mouche. ſ. f. Petit bâtiment léger & vîte, qui eſt détaché d'une armée navale pour ſuivre, obſerver un ennemi, & rendre compte de ſa marche, de ſes mouvemens & des projets que peuvent annoncer toutes les circonſtances où il ſe trouve.

Moucher. v. a. Dans une corderie, moucher le chanvre, c'eſt couper les pattes ou les dures extrêmités des fibres que le peigne ne peut rendre auſſi douces que les autres parties de ces mêmes fibres. — Moucher une piece de bois, (dans un chantier), c'eſt en couper le bout ſous une forme convenable.

Mouchoir. ſ. m, On donne ce nom à une piece de bois qui entre dans la compoſition du taille-mer d'un vaiſſeau, & qui eſt placée

au ſommet de l'angle que forment ſes branches, dont une ſe prolonge devant l'étrave, & dont l'autre eſt ſaillante ou s'élance en avant la même étrave. — Un mouchoir de cabeſtan, eſt un placage triangulaire qui deſcend obliquement du bord inférieur de la tête d'un cabeſtan, dans les intervalles de ſes taquets, & juſqu'à une petite diſtance de ce bord. (Voyez fig. 28. & 29. C.).

Mouchure. ſ. f. On donne ce nom à un morceau coupé ſur le bout d'une piece de bois. On nomme de même, les parties extrêmes & trop dures ou trop roides, qu'on ſépare des fibres du chanvre.

Mouillage. ſ. m. Lieu de la mer où les vaiſſeaux peuvent être retenus par le moyen de leurs ancres. Il faut, dans un mouillage, que la mer recouvre un fond peu éloigné de ſa ſurface, & dans lequel les pattes d'une ancre puiſſent mordre & s'engager de maniere à ſoutenir un vaiſſeau contre les efforts des vents & de la mer, *anchoring place, or birth.* Si ces conditions ſont remplies, le mouillage eſt bon; autrement il eſt réputé mauvais, *bad anchoring ground.* On lui donne auſſi les mêmes titres, s'il eſt, à l'abri, ou expoſé au choc, des grands vents & des lames du large. — Un vaiſſeau ou un navigateur qui cherche un tel lieu, cherche un mouillage, *to ſtrive for the anchoring place;* lorſqu'il l'a trouvé, il le ſonde, c'eſt-à-dire qu'il meſure la profondeur de l'eau, & examine la qualité du fond. — Avant de laiſſer tomber ſes ancres, il les prépare, & c'eſt alors les mettre en mouillage. — Eſt-il retenu ſolidement par ſes ancres, il eſt au mouillage, *to ride at anchor, a ſhip riding at anchor.*

Mouiller. v. n. Un vaiſſeau mouille, *to anchor, to come to anchor, to caſt anchor*, lorſqu'il laiſſe tomber une ancre ſur le fond de la mer, afin que ſa patte s'y engage & ſerve à le retenir dans le lieu où il ſe trouve, par le moyen d'un cable qui le lie à cette ancre. Il eſt bien mouillé, lorſque ſes ancres le ſoutiennent contre les efforts du vent ou des lames; & il eſt mal mouillé, lorſqu'elles ne tiennent pas & changent facilement de place en labourant le fond. — On mouille en pagale ou précipitamment, lorſqu'on jette ſes ancres ſans aucune préparation, dans des circonſtances preſſantes, & ſans prendre la précaution, d'amortir la viteſſe du bâtiment & de carguer ſes voiles. C'eſt alors mouiller avec de l'aire, *to ſtream the buoy*; c'eſt mouiller ſous voiles. — Un vaiſſeau étant mouillé, eſt ſouvent retenu par deux ancres qui concourent enſemble à cet effet, & alors il eſt mouillé avec deux ancres en barbe. — Il eſt mouillé en créance, lorſque ſa chaloupe eſt chargée de porter une de ſes ancres au lieu du mouillage, & de rapporter au vaiſſeau le bout du cable de cette ancre. — Il mouille en affourchant, lorſqu'étant en-

sore sous voiles, il laisse tomber une de ses ancres, & poursuit sa route jusqu'au lieu où il doit jeter une seconde ancre. -.- Il mouille en s'embossant, *to moor with a spring on the cable*, ou en croupiere *to cast an anchor by the stem*; lorsqu'a l'arganeau de l'ancre qu'il jette à la mer, est entalingué non-seulement un cable qui passe par l'écubier, mais aussi un grelin qui entre dans le vaisseau par un sabord de l'arriere pour servir à placer le vaisseau dans une position déja déterminée. --- Un vaisseau mouille en patte d'oye, *with three anchors a head*, lorsqu'il est retenu par trois ancres, dont les cables tendus en même temps forment une patte d'oye. — Il est mouille le travers au vent, *to ride athwart*; s'il présente un de ses côtés perpendiculairement à l'impulsion du vent régnant; & il est mouillé le travers à la marée, si à l'égard du courant produit par le flux, il est dans une semblable position. Si enfin le vent, contraire à la marée, agit sur le vaisseau avec une force égale, il est mouillé entre vent & marée *to ride betwixt wind and tide*, parce qu'alors il n'obéit ni à l'une ni à l'autre de ces puissances de maniere à se placer dans la direction de l'une des deux. — Il est mouillé par la quille, lorsqu'il touche le fond avec sa quille & que dans cet état il reste échoué sur haut fond qu'il a rencontré.

Mouiller. v. a. On dit mouiller un vaisseau pour exprimer qu'on l'arrête ou qu'on le retient avec des ancres; *to moor a ship* — Mouiller une ancre, *to ride*, c'est la jeter à l'eau pour que ses pattes s'engagent dans le fond de la mer & retiennent le vaisseau auquel elle appartient. — Mouiller les voiles, *to wet the sails*, c'est les arroser d'eau pour les rendre plus serrées dans leur tissu lorsqu'elles sont déployées, & ajouter à la tension qu'elles ont déjà reçu en les orientant. — Le mot impératif; mouille? *Let go the anchor*, prononcé à bord d'un vaisseau, est l'ordre de laisser tomber l'ancre sur le fond de la mer, en la dégageant de tout cordage qui la tient suspendue.

Mousse. s. m. *Yonker, cabin buoy.* Jeune homme, d'un âge au-dessous de 16 à 17 ans & au-dessus de 7 à 8, qui est embarqué sur un vaisseau avec d'autres jeunes gens de même âge, & qui ont le même titre, pour commencer l'apprentissage de l'état de matelot auquel ils sont destinés, sous la direction de différens maîtres de l'équipage.

Mousson. s. f. *Monson.* Vent péridioque & régulier, qui après avoir soufflé pendant un certain temps de l'année, sur une direction, est remplacé ensuite par un vent opposé ou d'une direction contraire. On observe de tels vents dans les mers de l'inde, & on y distingue, des mousons du SO, du NE, du SE, du NO qui reçoivent une telle dénomination de leur direction particuliere.

Moustache. ſ. f. Cordage deſtiné à ſoutenir en partie le poids d'une vergue qui eſt ſuſpendue à un mât à une certaine hauteur. Dans un vaiſſeau la vergue barrée a des mouſtaches, *ſtanding lifts of the croſſ jack yard*, qui ſont formés par les deux bouts d'un cordage attaché par ſon milieu à la tête du mât d'artimon. Ces deux bouts portent à leur extrêmité chacun un cap de mouton qui eſt lacé avec un cap de mouton correſpondant & fixé ſur la vergue à pluſieurs pieds de diſtance du milieu de la longueur de cette vergue, & cette vergue ſe trouve ſuſpendue par ſes mouſtaches en même temps qu'elle l'eſt par ſes balancines. — La vergue de civadiere eſt auſſi ſuſpendue par de pareilles mouſtaches qui ſont fixées au bout du mât de beaupré, *ſtanding lifts of the ſprit ſail*, & qui ſervent à la conſerver lorſque la civiere qui ceint cette vergue par ſon milieu, vient à ſe rompre dans un moment imprévu.

Mouton. ſ. m. *Froth of the ſea.* Ecume blanche qui ſe forme çà & là, ſur des lames naiſſantes, lorſqu'un vent frais, commence à leur faire prendre, & tend à augmenter, leur grandeur ainſi que leur élevation.

Moutonner. v. n. La mer moutonne, *to foam*, lorſque ſa ſurface étant agitée par un vent récent & frais, ſes lames accélérées dans leur viteſſe & dans leur intumeſcence, couvrent leur crête d'une écume qui eſt blanche, & qui s'étend avec elles dans l'eſpace.

Mouvement. ſ. m. Les mouvemens d'une armée, *motions of the fleet*, ſont des évolutions, des changemens de poſition, & des variations ſucceſſives dans l'ordre ou l'arrangement des vaiſſeaux qui la compoſent. — Les mouvemens d'un vaiſſeau ſont ſes roulis & ſes tangages ou ſes oſcillations autour de ſes axes horiſontaux. C'eſt pourquoi on dit qu'il a des mouvemens doux, lorſqu'ils ſont modérés & réguliers; mais ils ſont durs ou rudes, s'ils ſont vifs, étendus & irréguliers.

Moyen. adj. On donne le nom de moyen parallele, au parallele qui tient le milieu, par ſa latitude, comme par ſa grandeur, entre celui qui paſſe par le point de départ d'un vaiſſeau, & celui qui paſſe par ſon point d'arrivée, en ne conſidérant qu'une route faite pendant vingt-quatre heures ſur des directions connues. — Pluſieurs pilotes, après avoir meſuré la longueur de cette route, & l'air de vent ſur lequel elle a été courue, calculent la longueur du chemin que le vaiſſeau a dû faire parallélement à l'équateur; enſuite ils imaginent que ce dernier chemin a été couru directement ſur un parallele moyen, & par une analogie, ils en concluent la longitude approchée du vaiſſeau, dont ils cherchent à connoître à chaque moment la poſition réelle ſur la ſurface du globe.

Muder. v. a. *To gibe.* Ce mot n'eſt employé que pour exprimer

la

le changement qu'on opere dans la poſition des voiles triangulaires portées par des antènnes (fig. 8 , 16 , 25 , V). Si dans un bâtiment qui court au plus près ſous une telle voilure , on ſe propoſe de virer de bord , & que , pour parvenir à orienter ſur l'autre côté du bâtiment , les voiles qui le ſont ſur le côté oppoſé , on faſſe paſſer les antennes ſous le vent des mâts qui les portent , c'eſt alors muder les voiles.

Mulet. ſ. m. Bâtiment Portuguais , dont la grandeur eſt moyenne , & qui porte trois mâts avec des voiles latines.

Muraille. ſ. f. On donne dans un vaiſſeau le nom de muraille à cette enveloppe ſolide , compoſée de couples , de bordages & de vaigres , qui circonſcrit l'intérieur de ce bâtiment , & qui , à cet égard , ſeulement , reſſemble aux murs des édifices bâtis ſur terre.

N.

Nage. ſ. f. La nage d'un bâtiment eſt , ſur ſes bords , l'eſpace où ſont placés les avirons ou les rames qui ſervent à lui donner du mouvement. — Lorſque , dans cette action , les rameurs ſont aſſis ſur des bancs , on nomme ceux-ci bancs de nage , & ſa tente ſous laquelle ils ſont mis à l'abri des intempéries de l'air , eſt la tente de nage. — Une chaloupe eſt bonne de nage , lorſque , ſous les efforts des avirons , elle acquiert une vitеſſe ſupérieure à celle que prendroient des chaloupes ordinaires , dans les mêmes circonſtances.

Nager. v. n. *To pul lor row.* Ramer ou faire uſage des avirons , pour imprimer du mouvement à un bâtiment. — Lorſque les rameurs ſe tiennent debout pour agir , on dit qu'ils nagent debout : *to row a long ſtrake* , ils nagent de long , lorſque les coups d'aviron qui ſont donnés avec la plus grande force & à une grande maſſe d'eau , ſe ſuccedent réguliérement à des diſtances plus grandes , que dans la maniere la plus commune de nager. — Ils nagent plat , ſi , après chaque choc de leur rame , ils en préſentent la pelle horiſontalement au deſſus de la ſurface de l'eau. — Nager ſec , *to row dry* , c'eſt mouvoir l'aviron ſans faire jaillir l'eau qui eſt refoulée dans le choc. — Nager

à ſec. *to touch the ſhore with the oars in rawing*, c'eſt pouſſer le bâtiment, à l'aide d'avirons, dont le bout, au lieu de frapper l'eau, s'appuie ſur le fond ou le rivage. — Nager de force, c'eſt ramer avec toute la viteſſe & toute la force que les rameurs peuvent employer. — Nager un vaiſſeau, c'eſt lui donner du mouvement, par le moyen de bateaux, qui, preſſés par les efforts de leurs rameurs, entraînent ce bâtiment après eux. — Nager ſur le fer, c'eſt retenir un bateau, à l'aide d'avirons, dans une place dont les courans ou les lames tendent à l'éloigner, malgré un grapin qui eſt mouillé, & qui eſt inſuffiſant pour une telle réſiſtance — Nager au vent, c'eſt imprimer à un bateau, avec des avirons, un mouvement dirigé vers la ſource du vent; & ſi, dans cet état, les lames viennent frapper la proue; alors c'eſt nager, debout au vent & à la lame. — Nager tribord ou babord, c'eſt faire agir les avirons qui ſont placés ſur le côté droit ou ſur le côté gauche du bateau qu'on doit mouvoir; *to pull with the ſtarboard or larboard oars.* — Nager partout, c'eſt employer en même-temps les avirons, placés en même nombre de chaque côté du bâteau; & nager qui eſt paré, *to pull with the oars that are ſhipped*, c'eſt mouvoir le bateau, à l'aide des ſeuls avirons qui ſont armés ou prêts à être employés. — Les commandemens de nager, dans tous les rapports précédens, ſont énoncés laconiquement par les expreſſions ſuivantes, nage? nage tribord ou babord? nage qui eſt paré? nage, plat, de long, ſec? &c.

NAGEUR. ſ. m. Homme employé dans un bâtiment à mouvoir une rame. Ce mot eſt ſynonyme avec rameur; mais il eſt plus généralement uſité; *rower.*

NAVAL. adj. Ce mot eſt relatif aux navires ou bâtimens de mer. Des forces ou des puiſſances navales, *navy*, ou des armées navales, *royal fleets*, conſiſtent dans un nombre de vaiſſeaux de guerre. — Un combat naval, *naval fight*, eſt celui qui a lieu entre des vaiſſeaux & entre des armées ou des eſcadres. — Enfin, des munitions navales ſont des proviſions néceſſaires pour armer des vaiſſeaux de guerre.

NAUFRAGE. ſ. m. *Ship wreck.* Un bâtiment fait naufrage, lorſque, dans une tempête, il eſt englouti par la mer; lorſque, dans ſa courſe prolongée, il vient frapper ſur des bancs, contre leſquels il ſe briſe; lorſqu'il rencontre des hauts-fonds ſur leſquels il eſt arrêté & mis en pieces par les lames de la mer; lorſqu'il eſt jeté ſur une côte par les courans & la tempête, ou lorſqu'il y eſt jeté par ceux qui dirigent ſes mouvemens, afin d'éviter un péril plus déſaſtreux. — Ainſi un naufrage eſt ordinairement la perte d'un vaiſſeau, produite, ou par les vents, ou par la mer, ou par des écueils.

NAUFRAGER. v. n. Faire naufrage, *to wbe-recked.* (voyez naufrage).

NAVIGABLE. adj. *Navigable* On dit d'une mer qu'elle eſt navigable, lorſque, dans tous ſes points, elle offre aux vaiſſeaux une profondeur d'eau convenable, lorſqu'elle n'eſt pas coupée par des écueils, ou embarraſſée par des îles, des rochers ou des glaces. Dans un état contraire, une mer n'eſt pas navigable, *unnavigable*, & ſouvent telle mer, telle riviere ne ſont navigables que pour des bâtimens d'une grandeur déterminée, tandis qu'elles ne le ſont pas pour ceux qui s'enfoncent plus profondément dans l'eau.

NAVIGATEUR. ſ. m. Homme qui voyage ſur mer ou par mer, *ſea faring man.* — On pourroit diſtinguer dans ce grand nombre d'hommes qui font des courſes maritimes, des hommes de mer, des marins, des gens de mer, & des navigateurs. Les premiers, ſeroient ceux qui ſeroient les plus capables ou les plus verſés dans l'art de la marine ; les ſeconds, ceux qui, par une longue expérience, ſeroient faits & conſommés dans le métier de la mer ; les troiſiemes, ceux qui, habitués au ſervice de mer, ſeroient exercés & habiles à exécuter tous les ouvrages & toutes les opérations qui peuvent avoir des rapports à la manœuvre des vaiſſeaux ; enfin, les navigateurs ne ſeroient que des voyageurs plus ou moins inſtruits, occupés à faire & à recueillir des obſervations dans tous les genres & dans les différentes parties du globe.

NAVIGATION. ſ. f. *Navigation.* C'eſt l'art de voyager ſur mer ou de conduire un vaiſſeau d'un point donné à un autre ſur la ſurface des mers. Cet art, dans un parage déterminé, & près des terres, conſiſte à connoître parfaitement les vents réglés, les courans, les marées, les profondeurs de l'eau, la qualité du fond de la mer, les giſſemens de certains lieux, les ſinuoſités des côtes, les ſituations des canaux, les ports, les baies, ſes mouillages, &c. Mais au large, ou dans les voyages de long cours, cet art ſuppoſe la connoiſſance des moyens propres à déterminer, dans tous les temps la poſition d'un vaiſſeau ſur la ſurface des mers, ſoit par des meſures mécaniques, ſoit par des obſervations aſtronomiques. — Ce mot navigation eſt auſſi employé avec la ſignification de voyage. Une belle navigation eſt un voyage exécuté avec des vents favorables & ſur une mer peu agitée. — Une navigation eſt dangereuſe, ou dure, ou longue, ou courte, ou malheureuſe, ſuivant les vents que rencontre un vaiſſeau, & les mers qu'il parcourt. — La navigation des côtes ou de cabotage embraſſe les voyages faits par mer, le long des côtes ou à peu de diſtance de elles ; tandis que la navigation hauturiere, *trip*, ou au long cours, eſt celle des vaiſſeaux

qui dirigent leurs routes en haute mer, & qui les prolongent à travers les mers les plus vaſtes, vers des termes très-éloignés.

NAVIGUER. v. n. Voyager par eau ou ſur l'eau, *to navigate.* On dit d'un vaiſſeau qu'il navigue bien, lorſqu'à la mer il ſe comporte d'une maniere convenable à ſa ſûreté, à ſa conſervation & à la célérité des expéditions dont il eſt chargé. — On dit d'un homme qu'il navigue, lorſque ſon état habituel eſt de ſervir ſur mer; & ſelon qu'il eſt employé ſur les vaiſſeaux de Roi ou ſur les bâtimens du commerce, il eſt dit naviguer pour le Roi ou pour le commerce, *to let a ſhip outward or inveard on the ſeveral parts.* — On navigue la ſonde à la main, ou la ſonde ſur le fond, lorſqu'ignorant la profondeur de la mer qu'on traverſe, & craignant ſes diminutions trop ſubites & trop grandes, on eſt forcé de la meſurer ſans diſcontinuer, pour prolonger avec ſûreté ſa courſe dans de tels parages. — Naviguer ſur telles cartes, c'eſt rapporter la route meſurée ou les obſervations faites, ſur des cartes marines qui ſont plattes ou réduites. — On dit d'un bâtiment qu'il navigue à N pointes, pour exprimer que ſes voiles étant orientées au plus près (fig. 1, A.), & recevant l'impulſion du vent ſous le plus foible angle d'incidence, la direction du vent ne fait alors avec celle de la quille qu'un angle de N pointes, ou dont la meſure eſt N fois 11° 15′. — Les conditions faites avec les équipages des bâtimens de commerce, conſiſtent ſouvent, ou à les payer par mois, ou à leur donner une part dans le fret, ou dans tout autre produit d'un voyage déterminé; & alors on dit qu'ils naviguent au mois ou à la part.

NAVIRE. ſ. m. Nom général de tout bâtiment, de mer, ou propre pour la mer. *Veſſel.* Cependant on ne donne aujourd'hui ce nom qu'aux bâtimens marchands ou de commerce, quels qu'ils puiſſent être; & les bâtimens de guerre ſont diſtingués, les plus grands par le nom de vaiſſeaux, & les inférieurs, par ceux de frégates, de corvettes, &c. Il y a différentes claſſes de navire, dont le caractere diſtinctif, eſt, ou le nombre des mâts, ou le nombre des tonneaux de 2000 l. qu'ils peuvent tranſporter; de ſorte qu'on dit de tel navire, pour donner une idée de ſa grandeur, qu'il eſt à N mâts, ou du port de N tonneaux. — Le mot, navire? crié à haute voix & en mer, annonce la découverte d'un bâtiment qui paroît ſur l'horiſon de l'obſervateur. — L'exclamation, oh! du navire? *o the ſhip?* eſt un appel fait à un navire éloigné, pour l'avertir qu'on veut lui parler, ou lui communiquer quelque choſe.

NAULAGE. ſ. m. Action de freter un bâtiment, v. freter & affrétement.

NAUTIQUE. adj. *Nautical.* Relatif à la navigation. L'aſtronomie

nautique, eſt cette ſcience appliquée à la marine, ou préſentée ſous les rapports ſeuls, par leſquels elle peut être utile aux pilotes & aux navigateurs. --- Un almanach nautique eſt celui qui eſt calculé pour l'uſage & la commodité des marins, & il renferme l'indication des phénomenes céleſtes & de la poſition des aſtres, dont les obſervations ſont néceſſaires dans l'art de la navigarion, ainſi que des tables, aſtronomiques, ou propres à faciliter la recherche des réſultats des obſervations.

NEGRIER. adj. Certains batimens portent le titre de négriers, *african traders*, parce qu'ils ſont employés excluſivement au tranſport des negres achetés en Afrique, & parce que les diſtributions intérieures, ou les emménagemens faits dans ces bâtimens, ont ſur-tout des rapports particuliers au logement, ſoit d'un très-grand nombre de ces Afriquains, ſoit des approviſionnemens néceſſaires dans de telles entrepriſes.

NEPTUNE. ſ. m. On donne ce nom à certain recueil de cartes marines. Lorſque ce recueil n'eſt relatif qu'aux mers de l'Inde, par exemple, il a le nom de Neptune oriental.

NEUTRE. adj. Un batiment neutre, *neutral ſhip*, eſt celui d'une nation qui ne prend point de parti entre les puiſſances maritimes belligérantes. On dit ſouvent, par abréviation, que c'eſt un neutre.

NEZ. ſ. m. Ce mot eſt ſynonyme avec proue, & il ne s'emploie que dans une expreſſion. Un vaiſſeau eſt-il trop chargé ſur l'avant? ou ſa proue eſt-elle trop profondément plongée dans l'eau, relativement à la poſition de ſa partie moyenne ou arriere? on dit qu'il eſt ſur nez ou trop ſur le nez, *too much by the head.*

NOCHER. ſ. m. *Boats'wain.* Autrefois ce mot étoit ſynonyme avec pilote; mais, dans ce ſens, il n'eſt pas uſité aujourd'hui: on ne l'emploie encore dans certaines mers, qne pour dénommer des hommes qui, à bord des vaiſſeaux, ont, dans d'autres mers, le titre de maîtres d'équipage.

NŒUD. ſ. m. *Knot.* Enlacement de cordes, propre à les réunir entr'elles, ou à les fixer ſéparément dans des lieux déterminés, & ſuſceptible d'être délié au beſoin. Le nombre immenſe de divers cordages employés dans un grand vaiſſeau, & les uſages variés qu'on en fait, ont obligé d'imaginer pluſieurs eſpeces de nœuds. --- C'eſt par un nœud plat ou marin, *carrick bend*, qu'on lie ſur une vergue les bouts des garcettes de ris & des rabans d'envergure. Ce nœud, avant d'être ſerré, reſſemble à un nœud d'amour par l'enlacement des cordages, qui, paſſant les uns ſur les autres, ne peuvent que ſe ſerrer mutuellement, en recevant un nouveau degré de tenſion. Ce nœud eſt en uſage dans une infinité de

circonſtances. — Des nœuds de bouline ſont ceux par leſquels on lie, & les cargues & les branches de bouline aux pattes, ou aux anneaux de corde, dont les ralingues des voiles ſont garnies en divers points de leur longueur ; *bowlings knots.* Un nœud de cette eſpece conſiſte, dans un œillet formé par le bout du cordage épiſſé ſur ſa longueur, & par lequel on fait paſſer le cordage lui-même, après lui avoir fait embraſſer la patte ou le point d'appui, qui ſert de point d'attache. On nomme auſſi ce nœud du nom de nœud d'agui à élingue, parce que les élingues embraſſent de la même maniere les fardeaux dont elles ſont deſtinées à ſoutenir le poids. — Le nœud par lequel une écoute eſt attachée au coin inférieur d'une voile, eſt un nœud d'écoute, *ſheet knot.* Il conſiſte à faire paſſer le bout de l'écoute dans l'œillet du point de cette voile, à lui faire faire un tour ſur le contour extérieur du point, à le faire repaſſer ſous lui-même au deſſus de l'œillet, & à lier ſon extrêmité ſur un point de la longueur de l'écoute au-delà du coin de la voile. C'eſt par ce moyen que l'écoute ſe trouve ſolidement attachée, & facile à détacher au premier beſoin. — Des auſſieres, des grelins & autres cordages, ſont ajuſtés enſemble par des nœuds qui reſſemblent beaucoup aux nœuds plats, & qu'on nomme nœuds de vache, *grannys' bend.* — Le nœud par lequel on attache un cordage, à une piece de bois, ou à un mât, &c. pour les tirer dans le ſens de leur longueur, eſt nommé nœud d'anguille, *jamming knot.* Le bout d'une corde tourne autour de la piece, & apres avoir repaſſé ſur la corde tendue, il vient ſe replier comme une anguille ſur lui-même. Ce nœud, ſimple & coulant, eſt arrêté par l'effet du frottement, & fixé de plus en plus par les nouveaux degres de tenſion que la corde peut recevoir. — Un demi-nœud, *over hand knot*, n'eſt qu'un nœud ordinaire qui eſt fait lâchement, & qui eſt ouvert pour former une eſpece d'anneau. Les haubans impairs embraſſent par un tel nœud la tête du mât, dont ils concourent à fortifier & a maintenir l'établiſſement. — Un nœud à plein poing eſt de la même forme. — C'eſt par un nœud, nommé gueule de raye, *cat's paw*, qu'on attache un cordage à un crochet ſuſpendu. Le bout paſſe ſur le crochet, deſcend, contourne le cordage aſcendant, & vient repaſſer ſous lui-même, de maniere que le cordage étant roidi, preſſe le nœud ſur le crochet, & l'empêche de ſe défaire ; on le nomme auſſi nœud de bois, *timber hitch.* — Un nœud de hauban, *ſ round knot*, a la formé décrite ſous le nom de cul de porc. (voyez ce mot). — On donne quelquefois le nom de nœud aux entalingures des cables, des grelins, &c. (voyez entalingures) ; & tous les amarrages ou aiguilletages qui ſont ſi multipliés dans les ouvrages

des marins, peuvent être regardés comme autant d'eſpeces de nœuds; lorſqu'on conſidere ceux-ci comme autant de moyens de lier étroitement ou enſemble des cordages ou des objets quelconques. — Les lignes de lok portent ſur leur longueur des diviſions égales qui ſont marquées par des nœuds ordinaires, *knots of the log line.* (voyez Lok), éloignés l'un de l'autre de 47 pieds & demi. Lorſqu'un vaiſſeau eſt à la voile, & qu'on veut meſurer ſa viteſſe, on laiſſe tomber le bateau de lok derriere le bâtiment, & la ligne qui eſt attachée à ce lok, s'étend alors ſur la ſurface de la mer, ou ſur l'eſpace que parçourt le vaiſſeau, en s'éloignant directement du lok. Si le nombre des diviſions de cette partie de la ligne, qui meſure la route du bâtiment pendant l'intervalle de 30 ſecondes, eſt de deux, ou trois ou quatre, ou N. nœuds; on dit que le bâtiment fait deux, trois ou quatre, ou N nœuds; *to go, N knots.*

Noix. ſ. f. On donne ce nom à la tête d'un cabeſtan (fig. 28 & 29, C.), ou à cette partie ſupérieure *a*, qui reçoit dans des mortaiſes quarrées, les extrêmités des barres, ou leviers dont on ſe ſert, pour faire tourner cette machine ſur elle-même. — La noix d'un mât, *hound of the top maſt*, eſt un excédant en bois, ou un renfort, qu'on laiſſe près de la tête des mats de hune & de perroquet (fig. 13, 16, 17, A.), pour ſervir d'appui, & aux barres & aux cordages qui embraſſent ces mats au-deſſus de cette partie, pour les maintenir dans leur ſituation.

Nolis. ſ. m. *Freight.* Ce mot eſt ſynonime avec fret, & il n'eſt d'uſage que dans les mers du levant.

Noliſement. ſ. m. C'eſt un prêt fait à loyer. (voyez affrétement, *freighting.*

Noliser. v. a. Prendre un vaiſſeau à fret ou à loyer, (voyez afreter, *to freight*).

Nord. ſ. m. *North.* Nom du pole boréal de la terre, & de l'air de vent dirigé vers ce pole. — Le vent eſt au nord, *the wind is north*, lorſqu'il ſouffle du point de l'horiſon qui eſt vers le pole nord, ou auquel eſt dirigé l'air de vent, nommé nord. — Un objet eſt au nord d'un autre, un vaiſſeau eſt au nord de ſon eſtime, lorſque ſa diſtance à l'équateur eſt plus conſidérable, ſi les lieux comparés ſont l'un & l'autre dans l'hémiſphere nord; & deux objets ſur un même horiſon, ſont l'un au nord de l'autre, lorſque la ligne menée de celui-ci au premier, ſuit le cours du méridien, en ſe prolongeant dans le nord ou vers le pole nord. — Un batiment fait le nord, ou court au nord, lorſque ſa route eſt dirigée dans le plan du méridien, & vers le pole nord.

Nordester & Nordouester. v. n. Mots employés quelque-

fois pour exprimer que le vent ou l'aiguille aimantée déclinent du nord, vers l'eſt ou vers l'oueſt.

NOSTR'HOMME. ſ. m. Dans la mer méditerrannée, ce nom eſt ſynonime à celui de maîtres d'équipage que portent les mêmes officiers mariniers dans l'océan.

NOVICE. ſ. m. Apprentif dans l'art du matelotage, ou apprentif matelot. Les novices embarqués à bord d'un bâtiment ſont des jeunes gens âgés de 16 à 18 ans, qui n'ont encore ſervi que comme mouſſes à la mer, ou ſur des bateaux de riviere & de pêche; ils ne ſont pas engagés irrévocablement au ſervice du Roi, qu'ils peuvent abandonner après une campagne, & ils ne peuvent être admis ou armés comme matelots, qu'après un an de navigation.

NOUS. ſ. m. & f. Les navigateurs embarqués ſur un vaiſſeau, & comparant leur poſition à celle d'un autre bâtiment, ſe ſervent quelquefois des expreſſions ſuivantes. — Ce batiment eſt de l'avant à nous, lorſqu'il précede; ce bâtiment, eſt au vent à nous, ou ſous le vent à nous, lorſqu'il eſt plus près ou plus éloigné du point de l'horiſon, qui paroît être la ſource du vent régnant.

NOYER. v. a On noie la batterie d'un vaiſſeau de guerre (fig. 1, A.), ou cette batterie eſt noyée, lorſque les bords inférieurs des ſabords de ſa batterie inférieure, ſont ſi rapprochés du niveau de la mer, ou par une conſtruction vicieuſe, ou par une charge exceſſive, qu'on ne peut, ſans courrir de grands riſques, ouvrir les ſabords, ou lever les mantelets pour faire uſage des canons, lorſque la mer eſt un peu agitée. — Le fort d'un vaiſſeau eſt noyé, lorſque les plus grandes largeurs horiſontales ſe trouvent placées au-deſſous du niveau de l'eau, dans ſon état de flottaiſon. Alors un tel vaiſſeau ne peut avoir une grande ſtabilité. — A la mer, on noie un vaiſſeau, lorſqu'en s'éloignant continuellement de ce batiment, il ceſſe d'être viſible, étant caché par la rondeur de la terre; *to lay a ſhip*. De même, une terre, une côte, une île paroiſſent noyées, à un ſpectateur qui, ſur un vaiſſeau, s'en éloignent, en avançant au large ou en haute mer, *to ſettle the land*. — Noyer les poudres d'un vaiſſeau, c'eſt les inonder, ou, afin qu'elles ne puiſſent être d'aucun uſage, ou pour en prévenir l'inflammation.

NUAISON. ſ. f. Durée du vent ſur une direction déterminée.

O.

O ! Interjection employée par les marins, pour donner le ſignal à des hommes raſſemblés pour une même opération, de réunir leurs efforts au même inſtant, afin de produire tout l'effet dont ils ſont capables par le concours de leurs forces : c'eſt ainſi qu'ils diſent à haute voix ; ô hiſſe ? ô hale ? ô faille ? ô ſaque ? O ride ? pour annoncer le moment où ils doivent tous enſemble, ou hiſſer ou haler, ou faillir ou ſaquer, ou rider. (Voyez ces mots).

Oblique. adj. On dit d'une route d'un vaiſſeau, qu'elle eſt obliquée, lorſque ce vaiſſeau eſt ſollicité à ſe mouvoir ſur une direction, qui fait un angle plus ou moins grand avec celle de ſa quille. Tel eſt l'état du bâtiment repréſenté (fig. 1, A.), & de tous ceux dont les voiles ne ſont pas paralleles au plan du maître couple, ou qui ſont orientées obliquement à la quille.

Occase. adj. L'amplitude d'un aſtre eſt occaſe, *weſterly*, lorſqu'on le conſidere au moment où il ſe plonge ſous l'horiſon par ſon mouvement diurne ; & c'eſt la diſtance à laquelle il ſe trouve, dans cette poſition, du vrai point d'eſt du monde, ou du point d'interſection du plan de l'équateur, avec celui de l'horiſon de l'obſervateur. — L'amplitude eſt nommée ortive, lorſque l'aſtre obſervé ſe leve ſur l'horiſon.

Octant. ſ. m. *Octant*, *hadley's quadrant*. Inſtrument aſtronomique, fait en bois ou en cuivre, & propre à l'eſtimation des diſtances des aſtres ; il a la forme d'un ſecteur de cercle, dont l'arc diviſé eſt de 45° (fig. 99, 6). Il eſt garni de deux miroirs en *i* & en *qr*, ainſi que d'une pinnule ou d'une lunette en *o*, & d'une alidade *ia*. Le plus grand de ces miroirs, entiérement étamé, eſt fixé en *non* ſur l'alidade, qui tourne librement autour du point *i*, centre du ſecteur, ou de l'arc *pq* ; & il eſt placé perpendiculairement au plan *ipq* du limbe. Le petit miroir eſt *qr* ; il eſt ſitué de la même maniere à l'égard du plan du limbe, & vis-à-vis l'œil de l'obſervateur en *o*. Ce ſecond miroir, fixe & immobile dans ſa place, n'eſt étamé que que ſur la moitié de ſa ſurface & ſur celle qui eſt la plus voiſine du plan de l'inſtrument. Par cette conſtruction, l'alidade *ia* ſert à varier la poſition du grand miroir *mn*, à l'égard du petit *qr* ; & comme on les rend paralleles, lorſque l'alidade placée en *iq* corref-

pond au point *zero* ſur le limbe, cette alidade, en tournant ſur le point *i*, indique ſur le limbe la grandeur des angles, que ces deux miroirs ſont entr'eux ſucceſſivement. --- Le principe qui a dirigé l'inventeur de cet inſtrument, eſt qu'un rayon de lumiere *ab* (fig. 98), qui tombe ſur un miroir *cd*, ſe réfléchit ſuivant la ligne *be*, qui fait avec *cd* un angle de réflexion *cbe* égal à l'angle d'incidence *abc*. De-là il ſuit que (fig. 99), la ligne *iy* étant une ligne horiſontale, ainſi que la ligne *or*, qui lui eſt parallele; s'il eſt queſtion de meſurer la diſtance, d'un aſtre qui eſt en *u* dans le ciel, à l'horiſon *ix*, alors il ne s'agit que de placer l'alidade dans la poſition *ma*, telle que le rayon de lumiere *ni*, qui vient de l'aſtre, ſe réfléchiſſe ſuivant *ip*, pour ſe réfléchir enſuite du petit miroir *qr*, ſur la ligne horiſontale qui eſt dirigée à l'œil *o* de l'obſervateur. Dans cet état des choſes, l'arc *az* eſt toujours d'un nombre de degrés deux fois plus petit que la diſtance cherchée; c'eſt-à-dire, que l'angle *uiy* eſt double de *aiz*. --- Ces réſultats font connoître qu'on peut meſurer tous les angles, depuis 0° juſqu'à 90°, par le moyen d'un octant ou d'un ſecteur, dont l'arc *pz* ne ſeroit que de 45. Cet inſtrument exige, pour en faire uſage, & pour parvenir à des réſultats exacts, un certain nombre de vérifications, & répétées fréquemment, afin de connoître dans tous les temps la poſition des miroirs, ſoit entr'eux, ſoit à l'égard du plan de l'octant; mais il ne faut, pour s'en ſervir & pour le vérifier, que l'intelligence la plus commune.

Oeil. ſ. m. On donne ce nom au vuide central de l'arganeau *c* d'une ancre (fig. 70, M.), aux mortaiſes de la tête du gouvernail; & aux trous percés dans les parties inférieures de la voile de civadiere (fig. 66.). On les connoît ſous les noms d'œil d'ancre, de gouvernail, de civadiere. On nomme œil de pie, chaque trou percé dans les bandes de ris. (fig. 73), des voiles d'un vaiſſeau, ainſi que dans la gaine qui eſt formée ſur le bord ſupérieur (fig. 83.) des voiles d'étai & des focs.

Oeillet. ſ. m. C'eſt le nom qu'on donne, à des trous faits en différentes parties de l'étendue des voiles; à des boucles qui terminent des cordages; aux anneaux qu'on fait former aux eſtropes de certains ponlies, &c. Les bandes de ris, telles que *ab*, ſont percées de trous, ſemblables à ceux qui ſont repréſentés en grand (fig. 73), pour ſervir au paſſage de petits cordages, nommées garcettes & rabans (fig. 78), dont l'uſage eſt de diminuer l'étendue des voiles, ou de les attacher à leurs vergues; les dernieres ſont nommées œillets d'envergure, & les autres œillets de ris, *eye lets holes*. Les trous qui ſont formés aux coins inférieurs *d* & *c* (fig. 55.) ſont des œillets de point. --- Chaque étai porte à une de

ſes extrêmités une boucle (fig. 92), dans laquelle on fait paſſer le courant de l'étai, pour lui faire embraſſer la tête d'un mât, qu'il eſt deſtiné à maintenir ou à étayer, & cette boucle eſt nommée œillet d'étai, *eye of a ſtay*. Elle eſt formée quelquefois par le cordier, qui, pour travailler un étai, redouble deux auſſieres ſur elles-mêmes, & commet enſemble ces quatre cordons. Quelquefois auſſi cet œillet eſt fait après que le cordage eſt ſorti des mains du cordier. Alors le bout de l'étai eſt décommis, ſes quatre cordons ſont ſéparés, & leurs extrêmités étant diſtribuées deux à droite, deux à gauche, & étant épiſſées ſur l'étai même, donnent au bout de cet étai la figure d'une boucle ou d'un œillet, dont les contours ſont recouverts de limandes & de fourures. --- Pluſieurs manœuvres d'un vaiſſeau, ou pluſieurs cordages, portent auſſi à leur extrêmité des boucles formées par les bouts de ces cordages, épiſſés ſur eux-mêmes ; & on les nomme œillets de manœuvres. --- Une tournevire telle que *qxsy* (fig. 43, N.), eſt terminée à chaque extrêmité *y* & *q*, par un œillet, *eyes in the two ends of the voyal*, qui eſt fait comme ceux dont on a parlé précédemment. --- On voit les œillets des eſtropes de poulies, *eye of a block ſhop*, dans les figures (25, 26, 38, 47 & M.). --- Les boucles de fer, ou les anneaux qui accompagnent ou forment la tête de certaines chevilles (fig. 89, C.), ſont auſſi connus ſous le nom d'œillets de chevilles, *eye of a bolt*. --- Dans le travail des voiles, on ſe ſert de certaines aigailles, très-longues & très-fortes, qui ſont ſur-tout employées pour faire des œillets, & qui, par cette raiſon, reçoivent le nom d'aiguilles à œillet, *larger ſort of ſail needles*.

Oeuvre. ſ. f. Un vaiſſeau flottant (fig. 1, A.) plonge dans l'eau une partie de ſon volume, pendant que l'autre partie eſt deſtinée à être toujours au-deſſus de l'eau, & à n'être jamais ſubmergée. La premiere eſt ſouvent diſtinguée de la ſeconde par le nom de carene, mais elle l'eſt auſſi par celui d'œuvre vive, *quick work*, tandis que l'autre eſt nommée œuvre morte, *dead work*. On voit celle-la dans *uismu* (fig. 73, G..), & celle-ci dans *DUCAB*. La premiere eſt auſſi repréſentée par *ABD* (fig. 14, A.), & la ſeconde eſt toute cette partie du même vaiſſeau qui s'éleve au-deſſus de l'eau, & qui paroît ſeule dans fig. (2 & 3, A.), ainſi que dans toutes celles de la planche V. --- On connoît dans les ports, des ateliers, qui ſont diſtingués ſous le nom d'ateliers de groſſes œuvres, parce qu'on y travaille à de grandes parties acceſſoires des bâtimens de mer, telle que des cabeſtans, &c.

Opposé. adj. Deux bâtimens ſous voiles, ſont dits courir a bord oppoſé, *upon a contrary tack*, lorſque mus par le même vent, l'un

a ſes voiles orientées obliquement à la quille, & amurées comme celles du vaiſſeau repréſenté (fig. 1, A.), tandis que les voiles du ſecond ſont amurées ſur le côté oppoſé ; c'eſt-à-dire, que l'un préſente à l'impulſion du vent le flanc droit ; & l'autre le flanc gauche, avec des voiles diſpoſées convenablement pour leur faire ſuivre des routes paralleles & contraires.

ORDONNATEUR. ſ. m. Titre d'un commiſſaire général ou ordinaire de la marine, lorſqu'il fait les fonctions de l'intendant d'un port de mer, pendant ſon abſence, ou dans toute autre circonſtance.

ORDRE. ſ. m. Dans les évolutions navales, c'eſt la diſpoſition relative & déterminée des vaiſſeaux qui compoſent une armée. Comme il n'eſt que quatre états différens dans leſquels peut ſe trouver une armée, il y a quatre ordres principaux, celui de marche, celui de chaſſe, celui de combat & celui de fuite, ou de retraite. Le plus important eſt l'ordre de combat ou de bataille, *order of battle* ; & dans cet ordre, les vaiſſeaux ſont rangés ſur une même ligne qui eſt celle du plus près du vent, en dirigeant leur mouvement progreſſif ſuivant cette même ligne. Les fig. (1 & 2, E.) donnent l'idée de deux lignes ou de deux ordres de bataille, parce qu'il y a deux lignes du plus près. --- Dans l'ordre de chaſſe, c'eſt-à-dire, dans celui qu'il convient de ſuivre en pourſuivant un ennemi, parce qu'il ſe change aiſément en ordre de bataille, les vaiſſeaux ſont diſtribués également ſur les deux lignes du plus près, comme on les voit (fig. 8.) ou ſur les deux côtés d'un angle obtus, & ils s'avancent à la ſuite de l'ennemi en courant largue ou vent arriere. --- L'ordre de retraite a la forme de l'ordre de chaſſe dans un ſens oppoſé, & le vaiſſeau qui eſt au ſommet de l'angle dans ce nouvel ordre eſt placé au vent de tous les vaiſſeaux rangés ſur les deux lignes du plus près, ou ſur les deux côtés de l'angle obtus qu'elles forment entr'elles, tandis que dans l'ordre de chaſſe il eſt ſous le vent à eux. --- L'ordre de marche, *order of ſailing in a fleet*, peut être varié, & la ſeule condition qui dirige dans le choix d'un ordre de ce genre, c'eſt de paſſer facilement de l'ordre adopté à celui de bataille. Des vaiſſeaux, hors de la vue de l'ennemi, peuvent marcher, ou ſe ranger ſur une des deux lignes du plus près, en courant largue, ou vent arriere, comme dans les fig (3 & 4), c'eſt-a-dire, en dirigeant leur marche dans le ſens de la ligne du plus près qui n'eſt pas celle ſur laquelle ils ſont diſpoſés reſpectivement. Un ordre de marche eſt auſſi celui où des vaiſſeaux rangés ſur une ligne perpendiculaire à la direction du vent, font route vent largue ou vent arriere. Cet ordre reçoit particuliérement le nom d'ordre de front, *line a breaſt* ; (fig. 7.) L'ordre de marche, le

plus généralement adopté & ſuivi, eſt celui où les vaiſſeaux, ſont diſtribués ſur trois colonnes paralleles à une des lignes de combat & courent au plus près du vent ; *order in N columnes*. Enfin, il y a un ordre de marche par pelotons, & c'eſt celui où les vaiſſeaux formant pluſieurs grouppes s'avancent dans l'eſpace ſur des directions paralleles. --- Ces dernieres diſpoſitions de vaiſſeaux portent auſſi le nom d'ordres de convoi, au lieu de celui d'ordre de marche, quand une armée eſcorte ou convoie une flotte de bâtimens du commerce. --- Un ordre peut être naturel ou renverſé *direct or inverſed line*. L'ordre de bataille, par exemple, eſt naturel (fig. 1, E.), lorſque les vaiſſeaux forment une ſuite, conforme à celle qui a été fixée par le général, dans les diſpoſitions primitives de ſon armée ; c'eſt-à-dire, lorſque le vaiſſeau qui étoit deſtiné à être à la tête de l'armée, occupe réellement cette place ; mais l'ordre eſt renverſé, ſi ce même vaiſſeau, au lieu d'être à la tête, eſt placé à la queue de l'armée ; & ſi ſucceſſivement les vaiſſeaux qui doivent être les uns devant les autres, ſont dans un ordre contraire.

Oreille. ſ. f. Dans une ancre *cinq* (fig. 7) les oreilles ſont les parties ſaillantes *m* de chaque patte ; *flukes*. --- On nomme taquet à oreilles, ceux qui ont une forme repréſentée (fig. 49, C.) ils ſont fixés intérieurement ſur la muraille des vaiſſeaux pour préſenter des points d'appui aux cordages qu'on y attache, & qui ſont, des écoutes, des driſſes, & d'autres manœuvres. La partie *s* reçoit le nom d'oreille du taquet ou d'oreille d'âne. --- Les flaſques des carlingues de mâts, & certaines épontilles, ont auſſi des crocs ou des adents ſaillans qui portent le nom d'oreilles. --- Donner de l'oreille à une piece de bois, à un bordage, dans le langage des charpentiers, c'eſt les conformer de maniere que ſur leur longueur pluſieurs parties ſe trouvent dans des plans différens & différemment inclinés. --- Faire oreille ſur une aiguillette, c'eſt ſerrer étroitement le faiſceau des tours que cette aiguillete ou ce cordage fait autour de deux objets liés enſemble ; c'eſt huder ces mêmes tours, pour leur donner une tenſion plus conſidérable. --- Deux voiles à antennes (fig. 16, V.) étant orientées, dans une galere, l'une ſur un côté & l'autre ſur le côté oppoſé, pour recevoir, ſans ſe couvrir mutuellement, l'impulſion d'un vent arriere, préſentent l'apparence des oreilles d'un lievre, & on dit alors qu'elles ſont orientées en oreilles de lievre, & quelquefois auſſi on dit qu'elles ſont en ciſeaux.

Oreiller. ſ. m. Lorſqu'une varangue de couple, eſt formée de deux pieces telles que *g* (fig. 56, C.), & qui ſont jointes comme on le voit en *A* & *B* (fig. , 9.) pour compoſer la varangue entiere

ubcd (fig. 10.) cet aſſemblage eſt conſolidé par une piece *adch* qu'on nomme oreiller, *croſſ chock*, ou couſſin, & qui croiſe les deux pieces compoſantes. --- Les barres de l'arcaſſe qui ſont faites de deux pieces, ſont auſſi fortifiées par un oreiller.

ORGUE. ſ. f. On donne quelquefois ce nom aux montans de poupe, qui dans leur enſemble, preſentent l'ordre des tuyaux d'une orgue (fig. 2, P.)

ORIENTER. v. a. C'eſt placer une voile déployée dans une direction déterminée, *to trim*, de maniere que ſous l'impulſion du vent, elle produiſe ſur un vaiſſeau l'effet le plus avantageux que les circonſtances peuvent permettre. Si ſa poſition eſt bien choiſie, & ſi la voile eſt bien étendue, elle eſt bien orientée *to trim ſhip ſhape*, mais dans le cas contraire elle eſt mal orientée. --- Elle eſt orientée, ou largue, ou au plus près du vent, *to trim all ſharp*, *cloſe hauled or ſharp trimmed*, ſuivant la poſition de cette voile à l'égard du vent régnant & l'angle que forme ſon plan avec la quille du vaiſſeau. --- Une voile oriente bien, lorſque ſon plan peut être placé très-obliquement à la quille (fig. 1, A.), & ſervir a faire avancer le vaiſſeau qui la porte ſur une ligne peu inclinée à la direction du vent régnant. --- Orienter un vaiſſeau *to trim the ſhip ſails*, c'eſt orienter toutes ſes voiles. --- On s'oriente ſur un vaiſſeau en mer comme on le fait ſur la terre en rapportant ſa poſition à celle des objets principaux qui ſont ſur l'horiſon, ou en fixant ſon expoſition aux quatre points cardinaux ; ou en faiſant des relevemens quelconques à la bouſſole.

ORIN. ſ. m. *Buoy rope*. Cordage attaché, par une de ſes extrémités à la croiſée *c* (fig. 10, M.) d'une ancre, & par l'autre à une bouée *t*, ou à un corps flottant. Lorſque cette ancre eſt mouillée ou au fond de l'eau, (fig. 7, V.) ; l'orin doit être vertical, & maintenir la bouée directement au-deſſus du lieu où l'ancre eſt arrêtée pour indiquer ſa poſition en tout temps. Ce cordage d'ailleurs doit être aſſez fort pour ſervir à lever l'ancre ou à la tirer du fond, dans certaines circonſtances. --- On nomme orin de galere, un grêlin dont la longueur eſt aſſortie à la profondeur des rivieres qu'un vaiſſeau remonte ou deſcend. On l'attache, à la patte de l'ancre que ce vaiſſeau mouille lorſqu'il doit être retenu dans certains points de ces rivieres. Si on ſe propoſe de tirer cette ancre du fond de l'eau, on fait paſſer ſon orin par une poulie nommée poulie d'orin de galere, qui eſt attachée ſous le mât de beaupré, & on le roidit par le moyen du cabeſtan, pour produire l'effet propoſé. --- L'Orin des ancres à jet eſt attaché à leur arganeau & dans ſon cours, il eſt fixé en pluſieurs points ſur la verge & la croiſée

ces ancres afin de rendre plus facile l'opération de placer ces ancres à bord des chaloupes qui ſervent à les tirer du fond de la mer.

ORINGUER. v. a. Soulever une ancre du fond de la mer ou ſa patte eſt engagée, par le moyen de ſon orin qui ſert alors à la dégager plus aiſément du lieu où elle eſt retenue.

OSSEC ou OUSSAS. ſ. m. Lieu le plus bas de la cale d'un bâtiment, & par conſéquent celui ou les eaux ſe raſſemblent autour du pied des pompes correſpondantes. --- Dans les petits bateaux, c'eſt une eſpece de réſervoir où s'accumulent graduellement les eaux qui pénetrent la carene ou qui tombent du ciel, & c'eſt là qu'elles ſont puiſées pour être jetées hors du bord.

OSTE. ſ. f. Manœuvre qui eſt pour une antenne, ce qu'eſt un bras pour une vergue. Voy. Bras.

OUEST. ſ. m. *Weſt.* Nom d'un des quatre points cardinaux de l'horiſon, c'eſt-à-dire, de celui qui ſur la circonférence de l'horiſon eſt à 90°. & ſur la gauche du point du nord. --- Le rayon qui du centre de l'horiſon ſe dirige au point oueſt eſt auſſi nommé l'oueſt, *weſt point.* --- Un vaiſſeau qui dans ſa route ſe meut ſur cette ligne, fait l'oueſt, & il eſt dans l'oueſt d'un autre vaiſſeau ou d'un objet quelconque, ſi la ligne menée de celui-ci au premier ſe dirige à l'oueſt de l'horiſon.

OURAGAN. ſ. m. *Huricane.* Tempête qui varie dans ſa force & dans ſa direction. La mer eſt alors battue dans différens ſens & devient très-dangereuſe pour les navigateurs. --- Le changement ou le renverſement des mouſſons, eſt dans l'inde l'époque des ouragans, parce que les vents, incertains dans leurs cours, ſe ſuccedent dans différentes directions, juſqu'au moment où la mouſſon qui doit ſuivre eſt parfaitement déterminée & établie.

OURDIR. v. a. Dans une corderie, c'eſt étendre horiſontalement ſur une certaine longueur & dans des directions paralleles, tous les fils qui doivent entrer dans la compoſition d'un cordage qu'on ſe propoſe de fabriquer. --- Un cable, après être fini doit avoir 120 braſſes, & il eſt ourdi ſur une plus grand longueur. Les uns ſont ourdis à 186 braſſes, d'autres à 104. Les plus groſſes auſſieres le ſont à 175 & 172 & les moindres à 170. -- Les ralingues ſont ourdies à 80 braſſes, &c. C'eſt-à-dire, qu'on donne ce nombre de braſſes à la longueur des fils élémentaires de ces divers cordages. --- Des ouvriers étendent ces fils ou en les tirant directement, de deſſus les tourets, ou en employant des crocs à ourdir. Voy. Croc.

OURDISSAGE. ſ. m. Opération qui a pour objet d'ourdir un cordage, ou d'étendre horiſontalement les fils qui doivent ſervir à le former.

OURDISSOIR. f. m. Assemblage, de montans verticaux qui sont disposés dans un port au bout d'une corderie, pour servir d'appui aux axes horisontaux sur lesquels roulent les devidoirs qu'on enveloppe de fils de carret. Ces devidoirs ou tourets sont établis les uns au-dessus des autres entre deux de ces montans ; depuis le sol de l'atelier jusqu'à une grande hauteur, & ils sont multipliés ainsi que les montans autant que l'exigent les ouvrages exécutés dans ces grands ateliers des ports.

OURSE. f. f. *Vang, or mizen bowline.* Manœuvre ou cordage qui sert à mouvoir l'extrêmité inférieure d'une antenne dans une galere. On voit en *a*, (fig. 53, M.) deux ourses de l'antenne *ab*, & qui servent à porter à droite ou à gauche, l'extrêmité *a* de cette antenne. Dans les vaisseaux à voiles quarrées, la vergue d'artimon qui est établie à peu près (fig. 1, A.) à l'égard de son mât & de l'horison comme l'antenne déjà citée, porte aussi à son bout inférieur deux cordages nommés ourses qui servent à la faire tourner à volonté autour du bas-mât d'artimon, & à varier ses positions, ou à faire faire au plan de la voile qui est enverguée, un angle plus ou moins grand avec le plan diamétral du bâtiment auquel elle appartient.

OUVERT. f. m. *Open.* L'ouvert d'une baie, d'un port, c'est l'entrée de ces lieux, c'est leur ouverture du côté de la grande mer. Un vaisseau est à l'ouvert d'un port, *to be open with any place*, lorsqu'il est placé vis-a-vis de l'entrée ou du passage qui y conduit.

OUVERTURE. f. f. Lorsque de la mer on apperçoit une coupure qui se prolonge entre des terres, & qui communique à la mer on la nomme une ouverture entre des terres, *opening*. — L'entrée d'un port est aussi son ouverture ; & faire l'ouverture d'un port c'est en permettre l'entrée. Dans un couple de vaisseau (fig. 25, C.) son ouverture est celle de ses deux branches, *an* & *mb* ; c'est *cd*, qui est leur plus grand écartement. De là vient le nom de planche d'ouverture. Voy. planche. — Dans une armée navale, dont les vaisseaux sont rangés sur plusieurs colonnes par lleles, la distance respective de ces colonnes est leur ouverture (fig. 11, E.)

OUVRIR. v. a. Un vaisseau qui s'avance dans l'espace, est dit ouvrir deux objets, lorsque de ce vaisseau, on commence à ne plus le voir, comme auparavant, sur une même ligne, par le changement de position du vaisseau relativement à ces objets. Si l'écartement de ces objets est plus ou moins considérable, on dit qu'on les ouvre de telle quantité, & comme on prend quelquefois pour mesure de leur distance, la largeur de la voile d'nn bâtiment, on exprime cette distance en disant qu'on ouvre ces objets d'une ou deux

deux voiles. — Les indications données aux marins, pour diriger des vaiſſeaux dans certains parages, ſont ſouvent préſentées ſous cette derniere forme; & elles preſcrivent, pour tenir une route déterminée, d'ouvrir tels objets de N voiles, lorſque le bâtiment eſt arrivé à tel point. — Ouvrir une voile, c'eſt la placer de maniere que le vent régnant frappe ſa ſurface ſous un plus grand angle d'incidence, ſans changer la poſition du vaiſſeau. — Ouvrir une baye, une rade, c'eſt commencer à découvrir l'ouverture ou l'entrée qui y conduit, & appercevoir les deux côtés ſéparés de cette entrée. — Ouvrir les ſabords d'une batterie, *to open weather or lee ports out the lower deck*; c'eſt lever les mantelets qui, auparavant, fermoient ces ouvertures faites dans la muraille d'un vaiſſeau; on les ouvre pour le paſſage de la volée des canons, loſqu'on veut faire uſage de l'artillerie, ou pour renouveller l'air dans les entre-ponts des vaiſſeaux. — Lorſqu'on dit, que la mer ne permet pas d'ouvrir les ſabords, c'eſt parce que ſes lames s'introduiroient par ces ouvertures, & feroient courir des riſques aux vaiſſeaux qui ſeroient expoſés à ces accidens.

P

PACFI. ſ. m. *Main and fore ſails.* Nom donné autrefois aux deux grandes & baſſes voiles d'un vaiſſeau; c'eſt-à-dire, à la grande voile & à celle de miſaine. Aujourd'hui on les nomme baſſes voiles.

PAGAIE. ſ. f. *Paddle.* Nom d'une eſpece de pelle, dont la forme eſt *ACB* (fig. 76, G.), & dont on fait uſage pour mouvoir des canots ou des pirogues. Lorſqu'une pagaïe, entre les mains d'un homme qui eſt dans un canot, eſt mue vivement de l'avant à l'arriere, la réſiſtance que l'eau lui oppoſe, lui devient une puiſſance ſur laquelle s'appuie le pagaïeur, pour pouſſer de l'arriere vers l'avant le canot dans lequel il exerce ſon action. (V. pagaïer) Quelquefois les pagaïes ont une pelle, telle que *cB*; à chaque extrémité, afin que l'homme qui s'en ſert, & qui eſt placé ſeul au milieu de la pirogue, puiſſe agir alternativement, ou pagaïer ſucceſſivement, ſoit à droite, ſoit à gauche de la pirogue, pour la mouvoir directement, ſelon ſa longueur. Une pagaïe, quoique deſtinée à produire un effet ſemblable à celui des rames, eſt plus

courte & plus large, parce que la maniere de l'employer eſt différente ; & on s'en ſert également, ſoit pour imprimer une viteſſe directe, ſoit pour communiquer un mouvement quelconque horiſontal de rotation.

Pagaier. v. n. *To paddle.* Faire uſage d'une pagaïe pour donner du mouvement à un petit bateau. L'homme qui doit produire cet effet, ou y concourir, ſe place ſur le côté du bateau, ſaiſit d'une main l'extrêmité *A* de la pagaïe *AB* (fig. 76, G.), tandis que de l'autre il la prend en *c*, en la tenant dans une ſituation verticale ; enſuite il plonge la pelle *Bc* dans l'eau. Dans cet état, il la tire à lui avec viteſſe, paralléiement à la longueur du bateau, & la réſiſtance que l'eau oppoſe à la pelle qui la refoule, lui ſert à repouſſer le bateau, & à le faire avancer dans l'eſpace, ſuivant une direction contraire.

Pagaieur. ſ. m. Homme employé à agir à l'aide d'une pagaïe, pour mouvoir un bateau ou une pirogue. (Voyez pagaïe & pagaier).

Paille. ſ. f. Dans les vaiſſeaux, on donne le nom de pailles d'arrimage, à des buches bien droites & peu groſſes, dont on fait uſage pour maintenir & ſoutenir dans des places fixes de la cale, les futailles qui contiennent, ou des approviſionnemens ou des marchandiſes. — Les pailles de bites, *long bolts*, ſont de longues chevilles de fer, qu'on introduit dans la tête *f* d'une bitte *ft* (fig. 22, C.), elles empêchent le cable qui embraſſe ce montant, & qui lie le vaiſſeau à une ancre mouillée, de paſſer par-deſſus le ſommet de ce montant, dans les agitations du vaiſſeau, & par conſéquent, de ceſſer de retenir ce bâtiment dans le lieu qui lui eſt déſigné. — Les chevilles preſque ſemblables, & nommées pailles de garnitures, ſont auſſi en uſage dans les ateliers des ports. Elles ſervent à ſerrer étroitement les eſtropes des poulies, en les employant comme leviers, dans ces opérations, ou il eſt queſtion de roidir toutes les cordes d'attache, ou d'étreindre des amarrages.

Paillet. ſ. m. *Matt or panch.* Eſpece de natte faite avec des fils carrets enlacés enſemble. La largeur & la longueur en ſont variables, ſuivant l'uſage auquel on deſtine ces paillets, & ils ſervent à recouvrir, dans certaines parties, des rides de haubans, des cables, des mâts, des vergues, &c. Pour les défendre des effets d'un frottement conſidérable & fréquent. — On nomme paillets lardés, ceux que nous venons de décrire, lorſqu'on les a effectivement lardés de bouts de fils carrets, en divers points de leur ſurface. Ces bouts étant paſſés dans les mailles de ces paillets, ſont effilés, & donnent ainſi à ces enveloppes, & plus d'épaiſſeur & plus de molleſſe.

PALADE. ſ. f. Chaque coup d'aviron que donne un rameur, eſt nommé une palade. (Voyez aviron).

PALAN. ſ. m. *Tackle.* Aſſemblage de cordes & de poulies, dont la combinaiſon ſert à élever de grands fardeaux, avec de foibles puiſſances. Les palans des matins ſont connus dans la langue commune, ſous le nom de mouffles ; & comme ils ſont en grand nombre, ils ſont diſtingués entr'eux par des noms particuliers, ſuivant leur place ou leurs uſages --- Le palan d'etai ou de charge, *ſtay tackle*, eſt celui qui, dans un vaiſſeau, eſt ſuſpendu verticalement au-deſſus de la grande écoutille, & il eſt compoſé de poulies longues --- Le palan de bouline, formé d'une poulie ſimple & d'une poulie longue, eſt celui qui ſert à roidir les boulines. --- Les palans à canons, *gun tackles*, ſervent, les uns, à mettre un canon en batterie, & les autres, nommés palans de retraite, à retirer ces canons de leurs fabords, *relieving tackles of the gun.* --- On attache ſouvent aux extrêmités des baſſes vergues, des palans qu'on emploie à élever des fardeaux, pour en faciliter l'embarquement ou le débarquement, & on les nomme palans de bout de vergue. --- Les haubans ſont roidis ou ridés, à l'aide de palans, qui reçoivent le nom de palans de revers --- La vergue de civadiere, qui eſt portée par un mât incliné à l'horiſon, eſt retenue à ſa place ſur un point de la longueur du beaupré, par le moyen d'un palan, nommé palan de bout, *ſprit ſail haliard*, parce que celui-ci eſt attaché au bout ſupérieur de ce mât, (fig. 1, A.) --- Des palans de caliornes & de candelettes, ou palans de mât, ſont ceux qui ſont ſuſpendus à la tête des bas mâts d'un vaiſſeau, pour ſervir au beſoin dans différentes circonſtances. (Voyez caliornes & candelettes). --- Les palans dont on fait uſage pour roidir l'amure d'une voile, ou les driſſes d'une vergue, ou le racage de la vergue d'artimon, *mizen parrel truſſ*, ou ſa ſuſpente, *tackle of a guy*, ſont des palans d'amure, de driſſe, de racage, de ſuſpente, de guy, &c. --- Un palan, qui eſt diſpoſé pour varier la poſition de la corne d'artimon, & pour lui faire faire un angle plus ou moins grand, avec le plan diamétral d'un vaiſſeau (fig. 1, A.), eſt le palan de la corne d'artimon. --- Celui qui ſert à maintenir les vergues pendant les oſcillations latérales d'un vaiſſeau, eſt un palan de roulis, *rolling tackle*, ou palan de roulage. --- On nomme palan des dimanches, un palan ordinaire & ſimple, qui eſt fixé ſur les haubans du mât de mizaine, & qui ſert ou à roidir la bouline du grand hunier, ou à traverſer de petites aneres, c'eſt-à-dire, à les élever, pour les ranger le long du bord. --- Un palan de retenue, eſt celui qui eſt employé pour retenir un vaiſſeau, & l'empêcher, lorſqu'il a été incliné latéralement

d'augmenter cette inclinaiſon, ainſi que de ſe renverſer. Les cordages de ce palan paſſent deſſous la carene du vaiſſeau abattu ou incliné, & ſe rendent du côté de l'inclinaiſon, pour y être roidi, à l'aide de cabeſtan. — Parmi ces palans déjà indiqués, il en eſt qu'on nomme palans à fouet, parce qu'on les attache dans un lieu fixe, à l'aide d'un fouet ou d'une longue corde, dont on entoure l'objet qui ſert de point d'appui. D'autres, terminés par des crochets de fer, portent le nom de palans à croc; d'autres, garnis de chaînes, ſont des palans à chaînes. Enfin, ſuivant leur complication, la groſſeur des cordes & celle des poulies, on les nomme grand palan, *main tackle*, ou petit palan, *whip or burton*.

PALANQUER. v. a. *To bowſe*. C'eſt tirer ou roidir un cordage qui paſſe dans les poulies d'un palan, pour produire un effet déterminé. On palanque les canons aux ſabords, lorſqu'à l'aide des palans on rapproche leurs affuts des ouvertures des batteries. — On palanque les haubans, *to ſet up the ſhrouds*, en ajoutant à leur tenſion, à l'aide de palans, en leur donnant toute celle qu'ils doivent avoir pour le maintien des mâts d'un vaiſſeau.

PALANQUIN. ſ. m. *Burton*. Petit palan. On en diſtingue pluſieurs. Le palanquin de ris, *reef tackle*, eſt celui qui eſt deſtiné à élever juſqu'à la vergue *ab* (fig. 19, M.), la patte de ris, d'une voile *acdb* déployée, afin de faciliter l'opération, de prendre un ou pluſieurs ris, c'eſt-à-dire, de diminuer l'étendue *acdb*, expoſée au vent, des parties *mb*, ou *nb*, ou *pb*. — Les mantelets qui ferment les ſabords d'une batterie, ſont releves à l'aide d'un palanquin de ſabords, *port tackle*. On voit en *s* (fig. 53, C.) un mantelet relevé, & le cordage qui, attaché à ſon bord inférieur, rentre dans le vaiſſeau où il eſt roidi, à l'aide d'un petit palan, nommé palanquin, pour ſervir ainſi à ouvrir, plus ou moins, un ſabord, ainſi qu'à maintenir un mantelet dans la ſituation qu'on lui a donné.

PALE. ſ. f. *Wash or blade*. Ce nom eſt celui de l'extrêmité large & platte *B* (fig. 74, G.) d'un aviron ou d'une rame *AB*. C'eſt par cette partie que l'aviron, mis en mouvement par un rameur, refoule l'eau, & éprouve une réſiſtance, qui ſert de point d'appui pour pouſſer le canot *CADc* de *D* en *C*, lorſque la rame prend ſucceſſivement & vivement toutes les poſitions qu'on peut imaginer entre *ab* & *AB*.

PALLE. ſ. f. Nom de certains bâtimens qui ſont en uſage ſur la côte du Malabar. La voilure de ces bâtimens reſſemble à celle des vaiſſeaux (fig. 1, A.); c'eſt-à-dire, qu'elle eſt portée par un, deux ou trois mâts verticaux. Ils tirent peu d'eau, & l'élancement de leur étrave eſt très-conſidérable.

PALMAGE. ſ. m. Opération par laquelle on réduit un mât ébauché, aux dimenſions réelles, & à la derniere forme, qu'il doit avoir. Ce nom vient de ce que le diametre des mâts, au lieu d'être eſtimé en pouces, l'eſt en palme qui ont treize lignes de longueur.

PALME. ſ. f. *Palm.* Longueur de treize lignes, qui ſert de meſure convenue pour eſtimer le diametre des mâts, ſoit bruts, ſoit travaillés. Ainſi on annonce la groſſeur d'un mât, en diſant qu'il eſt de N palmes, *maſt N palms thick*, & les plus gros mâts qui ayent été employés dans les ports du Roi, ont rarement un diametre dont la grandeur ſurpaſſe trente palmes.

PALONNE. ſ. f. *Strop.* Cordage fait d'étoupe, & employé dans les corderies pour l'opération du commettage. Sa longueur eſt environ de vingt pieds, & ſa groſſeur de huit à dix pouces. On l'attache par ſon milieu, à la traverſe poſtérieure de la traîne, & à la hauteur des montans. Une ſeconde palonne eſt auſſi attachée de la même maniere près de la premiere; & les deux bouts de ces palonnes enveloppent, par pluſieurs tours ſerrés, répétés, & dirigés dans le ſens du commettage, le cordage qu'on eſt occupé à fabriquer. Si on imagine que les choſes étant dans cet état, la traîne ſoit en mouvement; on doit voir que le cordage qui gliſſe alors entre les tours des palonnes, éprouve un certain frottement qui ſert à modérer la viteſſe progreſſive de la traîne ou du cochoir qu'elle porte, & par conſéquent à rendre à volonté le commettage, auſſi lâche, ou auſſi preſſé que la deſtination du cordage fabriqué peut l'exiger. La marche du cochoir n'eſt ainſi modifiée par des palonnes, que dans la fabrication ou le commettage, des cordages dont la groſſeur excede trois pouces.

PANNE. ſ. f. Etat d'un bâtiment dont les voiles ſont orientées de maniere que l'action du vent ſur les unes, eſt balancée par ſon impulſion dans les autres; & que leurs efforts oppoſés étant en équilibre, maintiennent le bâtiment ſans viteſſe progreſſive. La fig. (1, V.) préſente un vaiſſeau en panne, *loing to*; c'eſt-à-dire, recevant le vent, & ſur le grand hunier & dans le petit hunier. Beaucoup de manœuvriers préferent d'orienter au plus près du vent le grand hunier, ainſi que le perroquet de fougue, & de recevoir le vent ſur le petit hunier, amené à mi-mât, & dans un plan parallele à celui du maître couple. Faire cette manœuvre, c'eſt mettre en panne, *to bring to*; & dans cet état, un bâtiment eſt ou reſte en panne, *to lye to*; c'eſt-à-dire, qu'il eſt arrêté dans ſa courſe, & ne conſerve d'autre mouvement, que dans le ſens latéral, par l'effet du vent & de la mer. Le beſoin d'attendre,

ou des bâtimens éloignés, ou le retour du jour dans des parages peu connus ; de même une route incertaine, ainſi que d'autres circonſtances obligent un batiment de mettre en panne. --- On dit d'un vaiſſeau qu'il roule panne ſur panne, lorſque ſes oſcillations latérales ſont auſſi étendues ſur la droite, qu'elles le ſont ſur la gauche, & lorſque leur vivacité, ainſi que leur amplitude, ſont conſidérables.

PANNEAU. ſ. m. *Hatch, or cover of a hatch way.* On donne ſouvent ce nom aux grandes ouvertures qui ſont faites dans l'épaiſſeur des planchers ou des ponts d'un vaiſſeau, telles qu'on les voit en *C*, *e*, *f*, *k* (fig. 12, P.), & qui ſervent à faciliter la communication des entreponts & de la cale ; mais le nom d'écoutille eſt plus convenable pour ſignifier ces ouvertures, en conſervant celui de panneau, pour exprimer la trappe ou la couverture en planche, avec laquelle on ferme chacune de ces ouvertures --- Les panneaux ſont déſignés comme les écoutilles, & dans le nombre il y en a qui ſont, en deux parties qu'on diſtingue ſous le nom de feuilles de panneau ; d'autres ſont pleins dans toute leur ſurface, & ſont conſtruits pour emboîter le cadre des écoutilles, tandis que les premiers ſont reçus dans l'intérieur de ces cadres ; d'autres, enfin, ſont à treillis ou à jour, pour laiſſer un paſſage, & à l'air & à la lumiere. --- Celui qui eſt placé au-deſſus des cuiſines, & qui ordinairement eſt recouvert d'eau, pour l'empêcher de s'enflammer, porte le nom de panneau, ou baſſin de cuiſine, *caboose*. Les écoutilles ſont auſſi recouverts d'un petit panneau, *cap ſcuttle*.

PANTENNE (en) Les voiles déchirées & pendantes, ſont dites être en pantenne ; il en eſt de même des vergues dont les ſupports ſont coupés, ainſi que du gréement général d'un vaiſſeau, lorſque l'état de ſes voiles & de leurs manœuvres, ne permet pas de les orienter, comme les circonſtances l'exigent. --- Des vergues, dérangées exprès, ou éloignées de leur poſition ordinaire, & mal balancées, ſont un ſigne de deuil ſur un vaiſſeau, à la mort de l'officier commandant.

PANTOIRE. ſ. m. Voyez pendeur, mot plus généralement uſité.

PANTOQUIERE. ſ. f. Cordage employé, dans un vaiſſeau, à lacer les haubans de tribord avec ceux de babord, d'un bas mât. Ce cordage eſt établi à une égale diſtance du trelingage & du gaillard correſpondant. Il ſert, par ſa tenſion particuliere, à augmenter celle des haubans oppoſés qu'il tend à rapprocher ; & il forme la baſe d'un réſeau, nommé caſſe-tête, qui eſt étendu horiſontalement à la hauteur indiquée, pour arrêter dans leur chûte toutes les poulies qui peuvent ſe détacher des parties ſupérieures des mâts, ſur-tout pendant un combat.

PAPILLON. ſ. m. Petite voile, que le beau temps permet de ſur-ajouter, ſans beaucoup d'apprêts, au-deſſus des voiles de perroquet d'un vaiſſeau (fig. 1, A.).

PAQUEBOT. ſ. m. *Paket boat.* Petit bâtiment propre & deſtiné à porter des paquets. C'eſt pourquoi de tels bâtimens ſont ſur-tout conſtruits pour avoir une marche vîte & légere.

PAR. Prépoſition. On s'en ſert pour déſigner le lieu d'un vaiſſeau, ou d'un objet relativement à un autre, comme dans les expreſſions ſuivantes : Un port eſt par le travers d'un vaiſſeau, *on the beam*, lorſqu'il eſt placé dans le plan prolongé de ſon maître-couple, ou ſur une ligne horiſontale, qu'on imagine menée perpendiculairement à la longueur de ce bâtiment. Si une telle perpendiculaire, qui peut être abaiſſée ſur divers points de cette longueur, paſſe par le boſſoir ou par les haubans de tel mât, alors l'objet eſt par le travers, ou du boſſoir, ou des haubans du mât déſigné. — Il eſt par la hanche, lorſqu'il eſt placé ſur une ligne horiſontale, menée du milieu du vaiſſeau, & dirigée vers la hanche du bâtiment auquel l'objet eſt comparé ; *on the quarter.* Si l'objet paroît, ou à l'avant ou à l'arriere de ce bâtiment, il eſt vu par l'avant ou par l'arriere, *on the bow, athwart hauſe.* — Un vaiſſeau qui eſt par telle hauteur, eſt celui qui ſe trouve correſpondre au parallele du globe, dont la latitude eſt égale au nombre de degrés, indiqué par cette hauteur. De même il eſt par telle longitude, lorſque ſon méridien eſt à cette diſtance du premier méridien. — Il eſt par N braſſes, lorſque la mer, dans le lieu où il ſe trouve, a une profondeur de N braſſes, &c.

PARAGE. ſ. m. Eſpace de mer, borné dans ſes dimenſions, *ſpace of the ſea.* Les parages, de tel cap, de telle île, de tel banc, &c. ſont les eſpaces de mer qui avoiſinent ces lieux ; & ces parages ſont bons, lorſqu'ils offrent aux navigateurs tout ce qui peut devenir favorable à l'exécution de leurs projets ; *good birth.* — En conſtruction, le parage d'un vaiſſeau conſiſte à polir extérieurement & intérieurement, les faces de ſes couples, pour y appliquer parfaitement & les bordages & les vaigres, c'eſt-à-dire, des planches longues & épaiſſes, qui, placées longitudinalement, ſervent à les recouvrir.

PARACLOSE. ſ. f. *Limber boards.* Planche qui, placée dans un vaiſſeau le long & auprès de ſa carlingue, n'eſt pas clouée ſur les varangues qu'elle croiſe, ainſi que le ſont les autres vaigres ou planches collatérales. De telles planches ſont établies à tribord & à babord de la carlingue, depuis le troiſieme couple de levée de l'avant, juſqu'à pareil couple de l'arriere, & ſi on les laiſſe ainſi mobiles à volonté, c'eſt afin qu'elles puiſſent être déplacées & replacées au beſoin, & permettre ainſi la viſite du canal des anguilliers qu'elles recou-

vrent. Ces diſpoſitions ſont d'autant plus néceſſaires, que ce canal conduit aux pompes les eaux répandues dans les diverſes parties de la cale, & qu'il devient ſouvent preſſant de le nétoyer, ou de le débarraſſer des ordures qui peuvent l'engorger.

PARALLELE. ſ. m. Toute ſection qu'on peut imaginer faite dans le globe, parallélement au plan de l'équateur, eſt un cercle parallele à ce dernier, & qui porte particuliérement le nom de parallele. Sa grandeur étant variable, ſuivant ſa diſtance au pole, on aſſigne ſa place, en énonçant quelle eſt ſa latitude, & le nombre des degrés qui meſurent ſa diſtance à l'équateur. — Ainſi le parallele de 25° ſud eſt le cercle qui, dans l'hémiſphere ſud, eſt à 25° de diſtance du cercle de l'équateur auquel il eſt parallele. Un vaiſſeau eſt par un tel parallele ou ſur un tel parallele, lorſqu'il a une latitude égale à celle de ce parallele. — Lorſqu'un vaiſſeau a fait une route qui traverſe obliquement pluſieurs paralleles ou pluſieurs petits cercles de rayons différens, il s'eſt avancé d'une certaine quantité dans l'eſt ou dans l'oueſt du point de ſon départ. Alors pour en conclure ſon changement en longitude, qui eſt *dq* (fig. 102, G.), on imagine que le chemin qu'il a fait perpendiculairement aux méridiens *bcd* & *baq*, qui paſſent par le point de part *c*, & par le point d'arrivée *a*, ait été couru ſur un ſeul & même parallele, qui tient le milieu entre ceux qui paſſent par les deux points, *c* & *a*, ce parallele ſuppoſé porte le nom de moyen parallele.

PARC. ſ. m. Dans les vaiſſeaux, on nomme parc à moutons, & parc à d'autres beſtiaux, des eſpaces qui ſont entourés de cloiſons à claire voie, pour y tenir ces animaux enfermés; *sheep pen.* — Il y a auſſi des parcs à boulets, tels que *n* & *m* (fig. 12, P.), ou des eſpaces circonſcrits & diſpoſés pour recevoir & contenir une trentaine de boulets. Ces derniers parcs, multipliés ſur chaque pont d'un vaiſſeau de guerre, ſont placés contre la muraille du vaiſſeau, & entre les canons, pour la commodité du ſervice de l'artillerie. — Dans un port du Roi, il y a un parc d'artillerie, qui renferme tous les objets relatifs aux approviſionnemens de guerre, tels que canons, boulets, affuts, mitrailles, &c. *warren.* — On donne auſſi le nom de parc à un arſenal de marine, ou à un port national, qui ne reçoit que des vaiſſeaux de guerre, *dock yard.*

PARER. v. a. Ce mot eſt ſouvent ſynonime avec préparer; il l'eſt auſſi avec éviter, ſe ſouſtraire; quelquefois il ſignifie dégager, & quelquefois polir. — Parer un cable dans un vaiſſeau, *to get a cable ready*, c'eſt le préparer ou le diſpoſer de maniere qu'il puiſſe accompagner, ſans embarras & ſans obſtacle, l'ancre qu'on eſt prêt à laiſſer tomber ſur le fond de la mer. — L'ordre de tout préparer pour l'opération de virer de bord, c'eſt-à-dire, de faire tourner horiſontalement ſur

lui-même un vaiſſeau à la voile, ou de mouiller une & pluſieurs ancres; eſt indiqué, en diſant à haute voix, pare à virer? *ſee all clear to go about, ready about*, & pare à mouiller; *to ſtand by the bower.* — Un vaiſſeau prêt, ou préparé au combat, eſt un vaiſſeau paré, *to be ready.* — Parer une ancre, *to ſee an anchor clear for coming to*, c'eſt attacher ſon cable à ſon arganeau, & la ſuſpendre de maniere, qu'au premier ſignal elle puiſſe deſcendre au fond de l'eau, & ſervir à retenir le bâtiment. — Parer une manœuvre, un cordage, &c. c'eſt les dégager de tous les obſtacles qui en embarraſſent l'uſage; *to get ready clear*; & lorſqu'on veut donner l'ordre à l'équipage d'un vaiſſeau, après une manœuvre quelconque, de s'occuper à ranger tous les cordages qui ont été employés, c'eſt-à-dire, de les cueillir ou de les rouer, &c. on dit, pare manœuvre? — Parer un palan dont les cordons ſont tortillés enſemble, *to under run a takle*, c'eſt remettre dans leurs places reſpectives, toutes les parties d'un tel appareil. — Parer une pointe, un cap, un banc, *to get aloof from bane*, c'eſt éviter de les rencontcer ou de les choquer, après avoir été menacé du danger d'en approcher de trop près. — Parer l'abordage d'un autre bâtiment, c'eſt s'en défendre, s'y ſouſtraire, ou l'éviter, *to fend of.* — Parer un vaiſſeau, *to dub a ſhip*, c'eſt polir les faces intérieures & extérieures de ſes couples, lorſqu'il eſt en conſtruction, & de maniere qu'elles ne forment enſemble que les parties élémentaires d'une ſurface courbe, continue & réguliere qu'on donne à la muraille de ce bâtiment. Cette préparation eſt néceſſaire pour rendre plus immédiat ſur les couples, le contact des planches, ou des bordages & des vaigres dont on les recouvre. — Parer une piece de bois iſolée, c'eſt auſſi rendre ſes faces polies, unies, & d'une courbure réguliere & continue.

PARLEMENTAIRE. adj. Titre diſtinctif d'un bâtiment qui eſt envoyé uniquement, ou pour l'échange de priſonniers de guerre, ou pour apporter des propoſitions quelconques à une armée navale ennemie; il s'annonce, & il eſt toujours reconnu par un pavillon particulier & de convention. Ce bâtiment eſt nommé alors bâtiment parlementaire, *caſtle-ſhip*.

PARQUET. ſ. m. On nomme quelquefois parquet à boulets, *ſhot locker or garland*, ce que nous avons indiqué ſous le nom de parc. — Des compartimens faits dans le fond d'un vaiſſeau, pour recevoir diverſes parties, ou du leſt ou de la cargaiſon, afin de faciliter l'inclinaiſon du bâtiment, ſur l'un ou l'autre côté, lorſqu'il doit être abattu en carene, reçoivent le nom de parquets, pour leſt ou pour carene.

PARSEINTE. ſ. f. Bande de toile imprégnée de brai chaud, qu'on applique ſur le joint de deux bordages, lorſque ce joint eſt trop

large pour être calfaté avec la perfection & la ſûreté néceſſaires.

Part. ſ. f. Dans un bâtiment, les conditions de l'engagement des matelots ou de l'équipage, ſont quelquefois d'être à la part, c'eſt-à-dire, d'avoir une part déterminée dans le profit que peut faire le bâtiment, ou par le fret, ou par la pêche, ou par des priſes ſur l'ennemi. — Une part de priſe, *priſe money*, eſt une portion adjugée, ou par une ordonnance, ou par des conventions arrêtées, dans la valeur d'un bâtiment, aux perſonnes qui ont concouru à l'enlever à l'ennemi.

Partance. ſ. f. *Départure, time of departing.* Un vaiſſeau en partance, eſt celui qui eſt au moment de ſon départ; *to be ready for ſailing.* — Le coup de partance, *ſailing gun*, eſt un coup de canon tiré à bord d'un vaiſſeau, pour annoncer ſon départ. — Un bâtiment fait une belle partance, *to ſet ſail with a fair weather*, lorſque tout paroît être favorable à ſon voyage, dès le moment de ſon départ, & lorſqu'il a bon vent, & belle mer. — Le point de partance eſt un point choiſi par les navigateurs, comme le commencement de la route qu'ils doivent faire ſur un bâtiment, & comme le terme extrême, duquel ils ſe propoſent de compter le chemin qu'ils doivent parcourir en haute mer.

Pas. ſ. m. Entaille que les charpentiers font, en dedans d'un vaiſſeau, ſur la face ſupérieure de ſa carlingue, pour loger le pied des étances qui ſervent à étayer les ponts ſupérieurs.

Passage. ſ. m. *Paſſage.* Tranſport, ſur un bâtiment, d'une perſonne qui paſſe d'un lieu dans un autre. — Payer ſon paſſage, c'eſt payer une ſomme convenue pour être tranſporté par eau, à une diſtance plus ou moins conſidérable : & lorſque le Roi diſpenſe de ces frais, ou s'il accorde paſſage ſur un des bâtimens de la nation, c'eſt-à-dire, qu'on obtient ſon paſſage ſur ces bâtimens. — Les batteaux ou bâtimens deſtinés ſpécialement pour les tranſports de ce genre, ſur les rivieres ou ſur les côtes, ſont des bâtimens de paſſage. — Le paſſage de la ligne ou des tropiques, eſt l'action de paſſer, en ſuivant une route, ſur la circonférence de l'équateur, ou ſur celle des paralleles, qu'on nomme tropiques, c'eſt-à-dire, de couper ces cercles, qu'on imagine tracés ſur la ſurface du globe.

Passager. ſ. m. *Paſſenger*; tel eſt le titre de toute perſonne qui ſe fait tranſporter ſur un bâtiment de mer, d'un lieu à un autre.

Passe. ſ. f. *Streight, or fair way trough a channel.* Paſſage étroit, rempli par la mer, & navigable. Il conſiſte quelquefois dans un bras de mer par lequel les bâtimens peuvent s'avancer entre les terres, pour parvenir, ou dans un port, ou dans un eſpace plus vaſte. — C'eſt auſſi un intervalle navigable qui ſépare des rochers; c'eſt

enfin un eſpace particulier dans une certaine étendue de mer, où l'eau a une profondeur convenable pour le flottage des vaiſſeaux, & pour leur navigation. — La paſſe d'une corde, eſt le tour que fait cette corde, ou ſur une poulie, ou autour d'un point d'appui, ou dans un nœud, ou dans un amarrage quelconque. — Dans l'opération d'épiſſer des cordages, on nomme paſſe, l'état d'un toron décommis, qui paſſe ſous un autre toron commis, pour y être retenu & fixé. Si ce premier toron paſſe ſucceſſivement ſous deux torons commis, pour mieux aſſurer la ſolidité de ſa poſition, on dit qu'il y a deux paſſes de ce toron dans l'épiſſure exécutée.

Passe-avant. ſ. m. *Gang way.* Plancher partiel, établi de chaque côté d'un vaiſſeau, à la hauteur & dans l'intervalle de ſes deux gaillards, pour ſervir, & à la communication de ces mêmes gaillards, & à recouvrir les canons de la batterie immédiatement inférieure. On voit en *ad* & *bc* (fig. 13, P.) les deux paſſavants, qui dans un bâtiment, réuniſſent le gaillard d'arriere *i a G dc*, & le gaillard d'avant *ba M oq*. Dans la fig. (10, P.), eſt repréſentée le cadre, ou la carcaſſe d'un de ces paſſavants, depuis *g* juſques en *h*. — Leur nom vient de ce que ces planchers facilitent le paſſage de l'extrêmité arriere, à celle de l'avant d'un vaiſſeau.

Passe-port. ſ. m. *Paſſ-port.* Permiſſion donnée par le Roi à un bâtiment de commerce, de faire un voyage déterminé.

Passe-vogue. ſ. f. Effort extraordinaire fait par ces rameurs, pour augmenter la viteſſe progreſſive, ou d'un canot, ou d'une chaloupe, ou d'une galere.

Passe-volant. ſ. m. *falſe muſter.* On donne ce nom à des canons poſtiches ou en bois, dont on garnit les ſabords d'un vaiſſeau, pour annoncer une artillerie, dont il n'eſt pas réellement armé. — C'eſt auſſi le nom par lequel on déſigne, certains hommes qui ſe trouvent en mer à bord d'un vaiſſeau, ſans être enregiſtrés ſur le rôle de l'équipage.

Passer. v. a. Si on diſpoſe les cordages qui entrent dans le gréement d'un vaiſſeau, de maniere qu'ils paſſent dans les points, les détours & les poulies qu'ils doivent parcourir pour que leur uſage, ſoit plus facile & plus ſûr; c'eſt paſſer ces cordages ou ces manœuvres, *to reeve.* Une manœuvre eſt paſſée à contre, lorſqu'elle reçoit une direction contraire à celle qu'elle doit avoir. Introduire des torons décommis d'un cordage, ſous d'autres torons commis pour former une épiſſure, c'eſt paſſer des torons. — Un vaiſſeau paſſe au vent ou ſous le vent d'un autre vaiſſeau, *to paſſ to windward, to weater, or to paſſ to leeward*, lorſque la route du premier croiſe celle du ſecond, dans un point qui eſt au vent ou ſous le vent de celui-ci; c'eſt-à-dire, qui eſt plus ou moins près de l'origine du vent. Il paſſe ſous la poupe

ou ſous le beaupré, *to paſſ under the ſtem, or to paſſ a head*, lorſqu'il paſſe derriere ou devant un vaiſſeau; mais il paſſe à poupe, lorſqu'il ſe range ſous la poupe de ce bâtiment, ou pour y recevoir des ordres, ou pour y établir une communication quelconque, ou pour le canonner avec avantage. — Paſſer un bâtiment ſur un banc, ou ſur un haut-fond, &c., *to forge over*, s'il traverſe un eſpace de mer, qui découvre ces écueils, en les touchant & en gliſſant fortement ſur leur ſurface, ſans cependant y être arrêté, & parce qu'il eſt entrainé par le vent qui agit ſur ſes voiles. — Paſſer à tribord ou à babord, c'eſt ſe placer ſur la partie droite ou gauche d'un vaiſſeau. Paſſer par-deſſus le bord, c'eſt tomber d'un vaiſſeau dans la mer, *to over rake*. Tout objet qui eſt jeté d'un bâtiment à la mer, eſt dit paſſer par-deſſus le bord. — Paſſer ſur le bord d'un vaiſſeau, c'eſt ſe ranger ſur ſon bord; & lorſqu'on commande à un nombre indéterminé des gens de l'équipage, de paſſer ſur un côté, on dit paſſe du monde ſur le bord? *Man the ſide?* Si on veut en faire monter dans la hune, on dit auſſi, pour en donner l'ordre, paſſe du monde ſur la hune? *man wel the top?* — Paſſer la tournevire, *to ſhift the voyal*, c'eſt après l'avoir employée à tirer ſur le cable d'une ancre mouillée, en faire uſage ſur l'autre côté du vaiſſeau pour un autre cable qui tient auſſi à une ſeconde ancre mouillée. — Une armée navale paſſe d'un ordre à un autre, lorſque les vaiſſeaux qui la compoſent, après avoir été rangés ſuivant une certaine combinaiſon, changent de place, & combinent leurs poſitions reſpectives, pour donner une nouvelle forme à cette armée. (voyez tactique.)

PASTEQUE. ſ. f. On donne quelquefois ce nom à une poulie coupée ou ouverte ſur une de ſes faces, lorſqu'on en fait uſage pour retirer plus facilement du fond de l'eau, le plomb de ſonde qu'on y a laiſſé couler. Cette poulie eſt, à cet effet, attachée aux haubans d'un bas mât.

PATACHE. ſ. f. *Tender*. Bâtiment employé ſur les rivieres & ſur les côtes, pour viſiter les bâtimens, percevoir les droits impoſés ſur les marchandiſes tranſportées, & empêcher l'entrée ou la ſortie de celles qui ſont prohibées.

PATARAS. ſ. m. On déſigne ainſi des haubans ſupplémentaires, nommés auſſi faux haubans, *ſwifters*, qui ne ſont employés qu'au beſoin, pour concourir à étayer un mât. Roidis comme les haubans ordinaires par des rides qui les lient aux porte-haubans, ils tiennent ordinairement à la tête du mât qu'ils doivent aſſujettir, par des pendeurs dont la tête de ce mât avoit été pourvu d'avance, ou pendant l'armement. Quelquefois cependant ils s'élevent juſqu'à la tête du mât qu'ils embraſſent. — Lorſque, dans un port, on incline ou on

abbat un vaiſſeau ſur le côté, pour le carener ou le réparer, on étaye ſes mâts par des eſpeces de haubans, nommés pataras de carene. Ces pataras, ſuſpendus à une anſe qui embraſſe le mât, ſont attachés ſous ſes jottereaux; & de-là, deſcendant du côté oppoſé à l'inclinaiſon, ils entrent dans le vaiſſeau par des ſabords, pour être roidis en-dedans du bâtiment, autant que cela peut être néceſſaire pour le ſoutien de la mâture. — Les calfats nomment indifféremment pataras ou coins doubles, ou calfaits doubles, des outils dont ils ſe ſervent pour calfater les vaiſſeaux. (v. coin & calfait.)

PATARASSER. v. a. C'eſt battre l'étoupe qui déjà a été introduite dans les joints ou les coutures des planches qui recouvrent, ſoit un pont, ſoit la muraille d'un vaiſſeau, pour la réduire au plus petit volume poſſible. Le calfat ſe ſert, pour cet effet, d'un coin double ou pataras, dont il poſe le tranchant cannelé ſur le cordon d'étoupe, déjà placé, tandis qu'il fait frapper ſur la tête de cet outil, à coups redoublés d'une maſſe de fer. L'opération de patarasſer, eſt répétée, dès qu'on a introduit cinq à ſix cordons d'étoupe, dans le fond d'une couture, & c'eſt, par ce moyen, qu'on rend ſûr & durable le calfatage d'un bâtiment.

PATRON. ſ. m. Conducteur de petit bâtiment de mer. — Dans le cabotage, toutes les barques ſont commandées par des hommes qui n'ont que le titre de maîtres ou de patrons, *maſters*. — Dans le ſervice des vaiſſeaux, il y a des patrons de chaloupe, de grand & de petit canot, & ce ſont des officiers mariniers chargés particuliérement de conduire ces embarquations; *cock ſwain of the pinnace and boat.*

PATTE. ſ. m. Dans les ancres, on nomme pattes, ces plaques de fer, ou ces ſurfaces larges & triangulaires *mu* & *i* (fig. 70, M.), dont ſes bras *ni* & *nu* ſont armés; *flukes*. On apperçoit aiſément que leur uſage conſiſte à rendre plus grande la réſiſtance qu'éprouve une ancre à ſillonner le fond de la mer, lorſqu'une de ſes pattes y eſt profondément engagée. — On nomme patte d'oie, la combinaiſon ou la figure que forment entr'eux trois cables tendus & attachés à des ancres mouillées en avant d'un vaiſſeau, pour ſervir à le retenir dans une place déſignée. On applique ce nom à beaucoup d'autres combinaiſons ſemblables de pluſieurs cordages. — Les voiles ſont garnies ſur certains points de leurs ralingues, c'eſt-à-dire, ſur des cordages qui entourent leur ſurface, de demi-anneaux, ou de petites anſes en corde, qu'on nomme pattes, *cringles*; c'eſt à de telles pattes aiſées à diſtinguer en *n*, *r*, *m*, *ɣ*, *n* (fig. 55, M.) qu'on attache diverſes manœuvres, telles que des boulines, des cargues, &c. On voit en *as* (fig. 22) une de ces pattes ſous une forme plus

grande ; & celle-ci, comme toute autre, eſt formée par un bout de corde, dont les extrêmités *o* & *s* ſont épiſſées avec la ralingue correſpondante. Ces pattes ſont diſtinguées entr'elles par des noms qui dérivent de leurs uſages. C'eſt pourquoi il y a des pattes, de ris, de bouline, de cargue-fond, de cargue-bouline, &c. On les nomme auſſi généralement pattes de voiles. --- En conſtruction, ſi l'on applique deux pieces de bois l'une ſur l'autre, qui ſe pénetrent par des adens ſaillans & rentrans, on donne à cet aſſemblage, le nom de patte de loup.

Pavillon. ſ. m. *Colour.* Eſpece de banniere longue & quadrangulaire, qui eſt repréſentée (fig. 12 & 13, E) déployée ſur la poupe, comme on le voit ſur celle de pluſieurs vaiſſeaux de la planche (V.). Un pavillon, par ſes couleurs, déſigne la nation à laquelle appartient le bâtiment qui le porte ; & le mât où il eſt arboré ordinairement, reçoit le nom de mât de pavillon. Cependant celui-ci eſt diſtingué ſous le nom de pavillon de poupe, *ſhips enſign*, tandis qu'on nomme pavillon de beaupré, *jack*, celui qui eſt déployé ſur le mât de beaupré, & qui eſt toujours national. Parmi les pavillons dont on fait uſage dans la marine, il y a le pavillon amiral, *admiral flag*, qui eſt le pavillon national, qu'on arbore à la tête du grand mât du vaiſſeau amiral ; le pavillon de commandement, *flag*, qui annonce le bâtiment dont le capitaine commande dans le parage où il ſe trouve. Les pavillons de diſtinction, déſignent les rangs des officiers qui commandent des diviſions d'une armée navale. Le pavillon neutre, *colour of a neutrel nation*, annonce, en temps de guerre, ces bâtimens appartenans à une nation qui obſerve la neutralité à l'égard des puiſſances belligérantes ; le pavillon parlementaire, *white flag*, qui eſt tout blanc, eſt arboré ſur un bâtiment envoyé par une nation, ou par une armée avec laquelle elle eſt en état de guerre, ſoit pour l'échange des priſonniers, ſoit pour toute autre miſſion. Il y a enſuite des pavillons de toute eſpece, qu'on déploie dans des lieux convenus, ainſi que ſous diverſes combinaiſons de couleurs & de poſitions, pour ſignaler à tous les vaiſſeaux d'une armée, tous les ordres du général qui la commande. *flags of any nation.* On le nomme en général pavillons pour ſignaux. Parmi ceux-ci, il y a le pavillon de combat, *flag for engagement or flag of line*, qui eſt arboré pour donner le ſignal & l'ordre de commencer le combat ; les autres, convenus, ſervent à ſignaler différentes choſes, lorſqu'ils ſont déployés, ou ſeuls, ou deux à deux, ou trois à trois, ou accompagnés de flammes, de cornettes, &c --- Toutes les manœuvres de tactique ſont ordonnées par des pavillons ; & les ordres donnés ſont annullés, en déployant un pavillon de convention, qu'on nomme univerſel, ou égal à tous.

PAUME. ſ. m. Ce mot exprime la forme quadrangulaire, qu'on donne à l'extrémité d'une piece, telle que *h g* (*fig.* 9, *A.*), lorſqu'elle entre dans la compoſition d'un mât, *om* (*fig.* 10.), dont elle n'a pas la longueur. — La piece *ef*, qui eſt ſurajoutée à la mêche *ab*, pour ſuppléer à ſa longueur, eſt terminée auſſi en e par une paume. D'autres pieces compoſantes, telles que *op*, ſont conformées de la même maniere à leur extrémité o, & cette forme eſt adoptée, afin que ces pieces étant accolées les unes aux autres, leurs extrêmités ne puiſſent gliſſer latéralement.

PAUMELLE. ſ. f. Laniere de cuir ou de drap, propre à garnir, ou la paume, c'eſt-à-dire, le dedans de la main, ou les doigts, ſoit d'un cordier, ſoit d'un voilier. — Dans les corderies, les fileurs ont une paumelle en drap, dont ils recouvrent les doigts avec leſquels ils reglent le tortillement des fils, afin d'éviter les déchiremens qu'un long frottement ne tarderoit pas à leur faire éprouver. D'ailleurs, cette paumelle rend auſſi plus unie, ou d'une ſurface plus polie, le fil dont l'ouvrier dirige la torſion & la groſſeur; *liſt.* — Les voiliers, obligés d'employer de longues & fortes aiguilles, pour les ouvrages qu'ils exécutent; tels que ceux de coudre des toiles d'un tiſſu gros & ſerré, ainſi que des cordages ou des ralingues autour des voiles, ne peuvent, comme on le fait communément, adopter l'uſage d'un dé placé au bout d'un doigt, pour agir avec une force néceſſaire. Ils ont donc imaginé de ſe couvrir le dedans de la main, ou la paume, d'une large bande de cuir, & d'y appliquer au milieu un dé circulaire & plat, qui eſt de métal, & qui préſente à la tête des aiguilles dont l'ouvrier fait uſage, des cavités où elle peut être logée, & permettre ſans danger toute l'action que la main peut exercer ſur ces aiguilles. C'eſt par le moyen d'un tel dé, nommé paumelle de voilier, *ſail maker's palm*, qu'on exécute facilement les coutures pénibles qu'exige la compoſition des voiles des vaiſſeaux.

PAUMOYER. v. a. *To under run.* C'eſt faire courir ſur la main & dans ſa longueur, un cordage quelconque, ſoit pour examiner ſon état dans tous ſes points, ſoit pour parvenir à certains points déſignés. — Lorſqu'on veut paumoyer un cable qui tient à une ancre mouillée, on fait paſſer ce cable ſur le davier d'une chaloupe qu'on éloigne du vaiſſeau, & qui ſert à le ſoutenir hors de l'eau, de maniere qu'il peut alors être viſité dans une grande partie de ſa longueur.

PAVOI. ſ. m. Large bande d'étoffe, de couleur, variée ſuivant les nations, & qu'on étend autour des bords ſupérieurs d'un vaiſſeau, pour lui ſervir d'ornement dans certains jours de fête ou de céré-

monie. — Les pavois des vaiſſeaux François ont à-peu-près quatre pieds de hauteur, & ſont ſemés de fleurs-de-lys jaunes, ſur un fond bleu de Roi. — On entoure les hunes, les gaillards, les paſſavants d'un vaiſſeau, avec ces pavois, dans les jours de réjouiſſance, ou pour rendre quelques honneurs, *top armours*, *quarter cloths*. Les Anglois ornent leur vaiſſeau avec des pavois rouges, bordés de blanc ou de jaune. Les pavois des bâtimens de nations différentes, ſont diverſifiés comme leurs pavillons.

Pavoiser. v. a. *To ſpraid the waiſt cloths*. C'eſt orner un vaiſſeau, en entourant de pavois ſes hunes, ſes gaillards, ſes paſſavants & en y ajoutant des pavillons multipliés, de toute couleur, qui ſont ſuſpendus, ſoit au haut des mâts, ſoit au bout des vergues.

Paye. ſ. f. On donne ce nom, & aux gages des matelots & à la ſolde des ouvriers qui travaillent dans les ports. — Faire la paye, c'eſt payer, en à compte ou totalement, les ouvriers des ports, ou les gages des équipages; & les jours auxquels la paye eſt faite; ſont nommés des jours de paye.

Payer. v. n. On dit en conſtruction qu'une piece de bois paye pour une autre, lorſque, par ſes dimenſions en quelques points de ſes faces, elle a en excès, ce qui ſe trouve en défaut dans la piece, qui, avec elle, doit former un aſſemblage déterminé. — Dans la compoſition des mâts, les ouvriers employent auſſi des pieces de mâture, qui ſe ſuppléent les unes aux autres, & qui payent ainſi les unes pour les autres.

Peigner. v. a. Dans une corderie, on peigne le chanvre, *to hatchell the hemp*, pour ſéparer, les étoupes, le chanvre du premier brin & celui du ſecond brin. — Dans l'atelier de la garniture, le mot peigner ſignifie, détordre les bouts de quelques torons qui ſortent de l'extrémité d'une épiſſure particuliere, ſéparer les fils qui les compoſent, & ramener ceux-ci à l'état de chanvre non filé, afin que tous les brins puiſſent être enſuite étendus uniformément autour du cordage épiſſé, & n'augmenter ſa groſſeur, que ſous la forme la moins irréguliere. C'eſt ainſi (fig. 72', M.) que le bout de l'étai étant épiſſé ſur lui-même pour former l'œillet, ſes torons ſont enſuite peignés au-dela de l'épiſſure, & étendus en filaſſe ſur la longueur de l'étai; *to worm a ſtay*.

Peignon, ſ. m. Faiſceau de chanvre peigné, dont un fileur garnit une quenouille, ou dont il ſe forme une ceinture, ſoit pour le réduire en fil d'une groſſeur déterminée, ſoit pour fabriquer des fils de toutes les eſpeces qui ſont en uſage dans les corderies des ports. La longueur d'un peignon eſt d'une braſſe, tandis que ſa groſ-

ſeur

ſeur eſt toujours telle qu'elle puiſſe ſuffire à la fabrication d'un fi de 180 braſſes ſur cinq à ſix lignes de groſſeur.

PEIGNURE. ſ. f. Les extrêmités des torons qui ſortent de l'épiſſure d'un cordage, étant décommiſes & effilées, forment ce qu'on nomme une peignure. Telle eſt la peignure d'un étai près de l'œillet qui le termine. Voyez peigner.

PENEAU. (Faire.) *To get every thing clear to come, to anchor.* C'eſt, dans un bâtiment, préparer une ancre à être mouillée, ſans embarras & ſans obſtacle. Ainſi, lorſque cette ancre eſt traverſée, ou placée longitudinalement ſous les porte-haubans de miſaine où elle eſt arrêtée, par un cordage nommé ſerre-boſſe : tandis que ſon arganeau tient à un cable qui paſſe par un écubier, & à un autre cordage, nommé boſſe debout, *ɀstum* (fig. 10, M.). qui paſſe ſur la tête *n* du boſſoir *Au*, & qui eſt attaché ſur le gaillard d'avant ? On lui prépare une chûte facile au fond de l'eau, en la détachant des porte-haubans, & en la laiſſant pendre ſous le boſſoir, dans l'état *tc* où elle eſt ſoutenue par la ſeule boſſe debout, *ɀstnm*. Faire cette opération, c'eſt faire peneau ; & les choſes étant dans cet état, il ne reſte qu'à lâcher la boſſe debout, pour que l'ancre ſe précipite au fond de l'eau, en entraînant après elle une longueur de cable, proportionnée à la profondeur de la mer.

PENDEUR. ſ. m. Cordage gros & court, qui embraſſe la tête d'un mât, & dont les deux bouts pendent ſur les haubans inférieurs. Les pendeurs, *pendant*, ſont fourrés ou recouverts par des tours preſſés d'un petit cordage, ſur toute leur longueur, & ils ſont terminés chacun par un œillet qui eſt garni d'une coſſe en fer. — Parmi ces pendeurs, les uns ſervent de points d'appui, *pendant of the preventer ſhrouds*, à des faux haubans, qui ſont employés au beſoin pour le maintien des mâts ; à d'autres, on attache les caliornes & les candelettes de mât, *winding tackle pendant* ; quelquefois les bouts des vergues portent des pendeurs, *brace pendant*, pour le ſupport des poulies dans leſquelles paſſent les cordages, nommés bras. — Le palan, nommé bredindin, eſt auſſi ſuſpendu à un pendeur, *tackle pendant*. Enfin, il y a des pendeurs de redreſſe, nommés auſſi pendeurs de carene, parce qu'attachés au ton du mât d'un ponton ſur lequel un vaiſſeau eſt abattu, ils portent les caliornes dans leſquelles paſſent les cordages de redreſſe, ou ceux qui ſont employés à rétablir le vaiſſeau dans une ſituation droite, après ſon inclinaiſon latérale.

PENNE. ſ. f. On donne ce nom au bout ſupérieur *b* d'une antenne *ab* (fig. 53, M.), & par extenſion on pourroit auſſi diſtinguer par le même nom l'extrêmité ſupérieure de la vergue d'artimon d'un vaiſſeau (fig. 1, A). Cette vergue eſt inclinée à l'horiſon, & elle eſt manœuvrée preſque de la même maniere qu'une antenne, lorſ-

qu'on veut varier les angles qu'elle fait, ſoit avec l'horiſon, ſoit avec le plan diamétral du bâtiment. — On nomme penne à guipon, l'étoffe de laine dont on ſe ſert pour compoſer les guipons. (V. ce mot.)

PENON. ſ. m. *Dog vane.* Petite girouette formée d'un fil garni de pluſieurs tranches de liege, fort minces & de forme circulaire, ſur le contour deſquelles ſont implantées des plumes. Ce penon eſt porté par un bâton qu'on fixe à volonté ſur le bord de la muraille du gaillard d'arriere d'un vaiſſeau, pour indiquer la direction du vent régnant.

PENTE. ſ. f. Dans une tente, dont on recouvre un vaiſſeau, ou ſous laquelle on peut ſe mettre à couvert des intempéries de l'air, on diſtingue par le nom de pente de tente, *ſide of an awning*, les parties latérales qui pendent verticalement. — L'inclinaiſon d'un mât, autre que le beaupré, eſt nommé auſſi la pente de ce mât.

PEOTE. ſ. f. Nom de chaloupes Vénitiennes qui ſont légeres & faites pour porter des avis avec célérité.

PERÇAGE. ſ. m. C'eſt l'opération ou l'art, qui a pour objet de percer, dans un vaiſſeau, les trous dans leſquels doivent être introduites les chevilles qui lient enſemble les différentes pieces qui le compoſent. Cet art eſt très-intéreſſant, & il exige beaucoup d'intelligence daus les ouvriers qui l'exercent, puiſqu'il conſiſte non-ſeulement à diſtribuer les chevilles de maniere qu'elles ne ſe rencontrent pas, mais auſſi à diriger les tarrieres qui leur préparent un canal convenable ſur une longueur qui eſt quelquefois de 14 à 15 pieds, dans l'épaiſſeur de pluſieurs pieces qui ſont appliquées différemment les unes ſur les autres, & à chaſſer toutes ces chevilles dans les places qui leur ſont aſſignées.

PERCER. v. a. Un vaiſſeau qui eſt deſtiné pour la guerre, eſt armé de canons dont le nombre eſt déterminé par la grandeur du bâtiment; & des ouvertures ou des embraſures ſont percées dans ſa muraille lors de ſa conſtruction (fig. 1. A.), afin qu'on puiſſe tirer ces canons. De là vient qu'on dit d'un vaiſſeau complétement armé & portant N canons, qu'il eſt percé pour N canons. Si ce vaiſſeau n'étoit armé que de la moitié de l'artillerie qu'il peut porter, il ne ſeroit pas moins percé pour N canons.

PERÇEUR. ſ. m. Homme exercé dans l'art de percer la muraille d'un vaiſſeau en conſtruction, dans tous les points où doivent être placées les chevilles qui forment la liaiſon des pieces compoſantes, & ſur la direction qu'elles doivent ſuivre dans toute leur longueur. Une partie de ſon art eſt auſſi de placer les mêmes chevilles ou gournables avec toute la ſolidité convenable. On diſtingue dans les ports une claſſe de perçeurs, comme on diſtingue une claſſe de calfats, de charpentiers, &c. parce que cet art exige, pour être

exécuté avec ſuccès, des hommes qui s'en occupent habituellement & preſque excluſivement.

PERDANT. ſ. m. *Ebb.* Ce mot eſt ſynonime avec juſant, comme avec reflux, & il exprime l'état de la mer, qui, après s'être élevée par le flux à une certaine hauteur, s'abaiſſe ou perd de cette hauteur en fuyant loin des côtes.

PERDITION. ſ. f. Etat d'un bâtiment qui eſt menacé du plus grand péril. Etre en perdition, c'eſt être menacé du danger de périr, parce que ou la mer, ou les courans, ou les vents tendent, ſoit à faire ſubmerger un vaiſſeau, ſoit à le briſer ou ſur des rochers, ou ſur une côte, ou ſur une terre quelconque.

PERDRE. v. a. C'eſt ceſſer d'avoir. Un vaiſſeau, dont les mâts ſont abattus, ſoit par la force du vent, ſoit par des événemens particuliers, ou dont les voiles ſont emportées, eſt dit perdre ſes mâts, ſes voiles; *to ſpent a maſt.* — Si ſes cables ſe rompent & qu'on ne puiſſe pas retirer du fond de l'eau les ancres auxquelles il étoit attaché par ces mêmes cables, il a perdu des ancres. — Si la viteſſe progreſſive qu'il avoit acquiſe reçoit quelques degrés de diminution, il perd de ſon aire; & il perd ſon aire, s'il eſt réduit de l'état de mouvement à celui de repos. — Perdre la terre de vue, *land laid, to loſe ſight of the land*, c'eſt ceſſer de voir la terre, après s'en être éloigné, en dirigeant ſa route en pleine mer. — On dit de la mer pendant ſon reflux, qu'elle perd, *tide falls*, parce que réellement elle perd de la hauteur à laquelle le flux avoit élevé ſon niveau. — Ce verbe eſt auſſi réciproque; & on dit d'un vaiſſeau, qu'il s'eſt perdu lorſqu'il s'eſt briſé ſur quelques écueils. On dit même des navigateurs qui ſont dans un tel vaiſſeau, qu'ils ſe ſont perdus ſur tel haut-fond ou ſur telle terre; comme auſſi qu'ils ſe ſont perdus corps & biens, *to be loſt or wrecked*, lorſqu'ils ont péri avec le vaiſſeau.

PERIR. v. n. Prendre fin. Un vaiſſeau périt, lorſqu'il eſt détruit, ſoit en ſe briſant ſur une côte, ſur un écueil; ſoit parce qu'il eſt englouti par la mer, dans un coup de vent, ou ſous le choc des lames. Ce mot, d'une ſignification plus étendue que le verbe ſe perdre, exprime la fin d'un vaiſſeau de quelque maniere qu'elle ſoit produite, ſoit par des voies d'eau, ſoit par une inclinaiſon latérale portée au-delà des bornes, ſoit par des coups de mer, ſoit auſſi par des naufrages ſur des écueils ou des côtes, tandis que le ſecond n'annonce que la fin d'un vaiſſeau, occaſionnée par ſon choc contre des rochers, des haut-fonds, ou des terres. On périt auſſi corps & bien, lorſque le vaiſſeau périt & que la mer engloutit tous les hommes qui y étoient embarqués.

PERPENDICULAIRE. ſ. f. Dans l'architecture navale, on donne le

nom de perpendiculaires de l'étrave & de l'étambot, à des lignes *rs* & *ab* (fig. 23. C.), qui ſont abaiſſées perpendiculairement du ſommet de ces pieces *ro* & *ac*, ſur le prolongement de la face inférieure de la quille *co*. — La perpendiculaire du vent, *wind upon the beam*, eſt une ligne perpendiculaire à la direction du vent régnant. Des vaiſſeaux qui dans leur route ſuivent une telle ligne, parcourent ou courent ſur la perpendiculaire du vent. Si une armée navale eſt diſpoſée, comme on le voit (fig. 7. E.), on dit qu'elle eſt rangée ſur la perpendiculaire du vent. On voit (fig. 30) une armée en ligne de combat, qui abandonne cet ordre, pour arriver de front ou pour ſe ranger ſur la perpendiculaire du vent.

PERPIGNAGE. ſ. m. Opération qui a pour but, dans la conſtruction d'un vaiſſeau (fig. 39. C.), de rendre paralleles les plans de tous les couples de levée, après qu'ils ont été élevés ſur la quille *mb*, & établis chacun dans la place qui lui eſt aſſignée. Elle conſiſte preſque toujours à les diſpoſer de maniere que la quille *ab* ſoit perpendiculaire au plan de tous ces couples.

PERPIGNER. v. a. C'eſt exécuter l'opération nommée perpignage, voyez ce mot. On perpigne les couples lorſqu'ils ſont à leur place; & ce n'eſt qu'après ce travail préliminaire, ainſi qu'après les avoir balancé, qu'on rend leur poſition fixe & invariable juſqu'à la fin de la conſtruction du bâtiment dont ils forment les côtes principales.

PERROQUET. ſ. m. Les mâts qui ſont établis au-deſſus, ou au bout de ceux de hune, comme *do* (fig. 13. A.), ou comme on les voit (fig. 1. A.), portent le nom de perroquets grand & petit, *main*, *and fore*, *top gallant maſts*; de même les voiles qu'ils portent ainſi que leurs vergues, ſont diſtinguées par les noms de voiles & vergues de grand & de petit perroquets. Les voiles ſont même indiquées quelquefois ſous le nom ſeul du grand ou du petit perroquet. — Le mât qui eſt immédiatement ſupérieur au bas-mât d'artimon *mn* (fig. 17.), eſt le mât de perroquet de fougue. Sa vergue & ſa voile ont la même dénomination, & ſouvent la voile n'eſt nommée que le perroquet de fougue, *mizen top ſail*; au lieu de dire la voile du perroquet de fougue. — Il y a des perroquets volans ou royaux, *top gallant royal*, qui ſont des petites voiles qu'on déploie à bord d'un vaiſſeau, & dans des circonſtances favorables, au-deſſus des voiles de perroquet (fig. 1. A.). Ces voiles ſont portées par les fleches des mâts de perroquet; & on les nomme quelquefois catacois.

PERRUCHE. ſ. f. Nom diſtinctif du mât partiel qui eſt établi au bout du mât de perroquet de fougue, & de la voile qu'il porte, ainſi que de la vergue de cette voile. Cette voile eſt nommée ſimplement la perruche.

PERTUISANNIER. ſ. m. Homme armé & engagé pour veiller à la

garde des forçats, ſoit dans les bagnes, ſoit dans tous les lieux où ils ſont conduits pour travailler.

Peser. v. a. *To hang upon.* C'eſt agir par ſon propre poids, pour roidir un cordage, ou pour produire un effet quelconque. — On peſe ſur un cordage, en le tirant de haut en bas, & en faiſant concourir dans cette action la peſanteur du corps avec la force des bras. C'eſt ainſi qu'on peſe, à bord d'un vaiſſeau, ſur une balancine, une cargue, &c.

Pible. (à). Un mât de vaiſſeau (fig. 1. A.) eſt ordinairement compoſé, dans toute ſa hauteur, de trois mâts partiels qui ſont ajoutés & maintenus les uns au bout des autres, de maniere cependant qu'ils peuvent au beſoin être ſéparés, en écartant les moyens de liaiſon. Tel eſt le mât *O P* (fig. 13.), dont la hauteur totale n'eſt formée que par celle du bas-mât *a P*, du mât de hune *b e* & du mât de perroquet *do*. Si on imagine maintenant que ces mâts partiels ſoient entés les uns à l'extrêmité des autres, pour ne compoſer qu'un mât total, dont les parties ſont unies à demeure, alors de tels mâts, ainſi conſtruits, ſont nommés mâts à pible, *pole maſſ*; & un bâtiment qui porte de tels mâts, eſt dit être mâté à pible, *pole maſted*, ou avoir une mâture à pible. — Les mâts partiels ſont reunis, dans cette conſtruction, comme le ſont les deux pieces compoſantes *A O* & *D B* (fig. 15. A.) de la vergue totale *R t*; & ce mât compoſé qui eſt maintenu dans ſa place ſur un bâtiment, par des haubans, porte une noix ou un excédent en bois dans les points de ſa longueur, où il eſt embraſſé par les haubans qui lui ſervent à conſerver la poſition qu'il a reçue. — Cette eſpece de mâture n'eſt en uſage que ſur la mer méditerranée; les polâcres, par exemple, (fig. 14. V.), & quelques chebeks (fig. 24.), portent des mâts à pible.

Pic. ſ. m. De petites vergues, inclinées à l'horiſon, & qui s'appuyent par une de leurs extrêmités ſur le mât qui les porte, reçoivent quelquefois le nom de pics, *gaff*. On voit (fig. 52. M.) le bout d'un pic iſolé, & la maniere dont il eſt ſoutenu par le mât vertical auquel il eſt lié, de maniere à pouvoir gliſſer ſur la longueur de ce même mât. On peut d'ailleurs diſtinguer des pics à leur place dans les fig. (15, 18, 19, 23, 26, 27. V.), & remarquer qu'ils ſont établis dans une poſition à-peu-près ſemblable à celle de la vergue d'artimon des vaiſſeaux (fig. 1, 2, 3, 4. V.).

Pic. (à) Façon de parler adverbiale qui eſt ſynonime avec verticalement. Un vaiſſeau eſt à pic, *anchor a peek*, *to ride a peek*, lorſque ſa proue eſt placée verticalement au-deſſus de ſon ancre qui repoſe au fond de l'eau; & il met à pic, lorſqu'on le conduit à cette

poſition relative, *perpendicularly*. C'eſt dans le même ſens, qu'on dit d'une ancre qu'elle eſt à pic, lorſqu'elle eſt placée ſur le fond de la mer, dans un lieu directement au-deſſous de la proue du vaiſſeau auquel elle eſt attachée, & par conſéquent lorſque le cable qui établit cette liaiſon eſt vertical. Dans cet état, l'ancre n'eſt pas dégagée du fond. — On dit d'une côte, qu'elle eſt à pic, *perpendicularly*, lorſque ſa face ſupérieure s'éleve de la mer en faiſant un angle droit avec le niveau de l'eau, ou lorſque le plan de cette face a une poſition verticale.

Piece. ſ. f. Les canons portent le nom de pieces; & certains canonniers qui dirigent la manœuvre de chaque canon, à bord d'un vaiſſeau, ſont diſtingués par le titre de chefs de pieces. — Les pieces de bois qui entrent dans la compoſition, ou de la quille, ou de l'étrave, ou des préceintes, ou de la carlingue, ſont nommées pieces de quille, *pieces of keel*, (fig. 39. C.); pieces de d'étrave, *pieces of the ſtem* (fig. 22. C.); pieces de tour des préceintes, *harpings*; pieces de carlingue (fig. 80.), &c. — On nomme pieces de liaiſon, des pieces de bois qui ſont deſtinées à la réunion intime de pluſieurs autres, pour en former un tout ſolide & durable. — La courbure extérieure de la ſurface de la proue ou de la poupe d'un vaiſſeau étant très-conſidérable près de l'étrave & de l'étambot dans les environs de la flottaiſon, les parties des liſſes, ou des préceintes, ou des bordages qui recouvrent ces eſpaces, portent le nom de pieces de tour, *winding butts*, parce qu'elles font le tour, en certains points, de ces portions très-arrondies de la carene d'un vaiſſeau. — Les pieces de bois qui ſervent à compoſer un mât ou une vergue, ſont des pieces d'aſſemblage; c'eſt pourquoi, ſi leur nombre eſt N, on dit de tels mâts & de telles vergues, qu'ils ſont de N pieces. — Une piece de cordage, *piece of cordage*, n'eſt autre choſe que ce cordage même, lorſqu'il a toute la longueur qu'il a reçu dans le commettage ou en le fabriquant, & lorſqu'il eſt plié circulairement ſur lui-même comme on le voit (fig. 43. C.), c'eſt dans ce ſens qu'on dit une piece de ligne, d'auſſiere, d'haubans, d'orins. Si la longueur primitive d'un cordage étoit diminuée d'une quantité quelconque, on ne pourroit plus lui donner le nom de piece de cordage. — Les barriques plus ou moins grandes qui contiennent, dans un vaiſſeau, l'eau & le vin d'approviſionnement, ſont nommées pieces à vin, pieces à eau, *water casks*; & ſuivant que leur contenance eſt de deux, trois ou quatre barriques, on les nomme pieces de deux, de trois ou de quatre. Comme ces pieces ſont ordinairement & néceſſairement arrangées avec le plus grand ordre dans la cale d'un vaiſſeau, ſoit pour qu'elles occupent le plus petit

eſpace poſſible, ſoit pour qu'elles ne puiſſent s'écarter de la place où elles ſont établies, on leur donne le nom de pieces d'arrimage.

Pied. ſ. m. Un homme eſt dit avoir le pied marin, *ſhoe*, lorſque malgré les oſcillations d'un vaiſſeau où il eſt embarqué, il ſait conſerver ſon corps dans une ſituation verticale, & lui faire exécuter tous les mouvemens dont il eſt capable, en ſe prêtant facilement par une habitude acquiſe, à tous les changemens de poſition qui peuvent troubler ſon équilibre. — Un pied de vent eſt, pour les marins, une origine apparente dans l'état du ciel, d'un nouveau vent qu'ils croyent prêt à ſouffler. Une partie claire qui ſe montre dans un ciel couvert, eſt pour eux le ſignal d'un tel vent. — Le pied d'un mât, *he l of a maſt*, eſt ſa partie extrême ſur laquelle il eſt appuyé. On voit en P (fig. 47. & 53. C.) la forme & le lieu du pied d'un grand mât de vaiſſeau. On voit auſſi (fig. 13, 16 & 17. A.) le pied des bas-mâts d'un vaiſſeau, ainſi que ceux des mâts de hune & de perroquet. Le pied Q du mât de beaupré *t* Q (fig. 14. A.), eſt terminé par un tenon Q qui n'eſt pas placé dans la direction du mât, comme on peut le voir en *a* (fig. 22. C.) où ce mât eſt établi dans ſa place. — Le pied d'un mât de hune eſt de forme quadrangulaire & priſmatique *a* (fig. 18. A.); tandis que celui des bas-mâts eſt de forme pyramidale P (fig. 4. C.) & *i* (fig. 22.). — Le pied d'une alonge d'écubiers (fig. 38. C.) eſt l'extrémité aigue par laquelle elle repoſe ou s'appuye ſur un adent d'une pareille alonge qui deſcend plus bas qu'elle. — Le pied d'une épontille eſt auſſi ſa partie inférieure par laquelle elle porte ſur la carlingue d'un vaiſſeau; on en voit pluſieurs dans la fig. (1. P.). — Le pied des acores ou de ces pieces de bois qui ſervent à ſoutenir un vaiſſeau ſur un chantier, eſt l'extrémité par laquelle elles portent ſur le ſol. — On dit quelquefois d'un vaiſſeau, qu'il a jeté un pied d'ancre, dans tel parage, pour exprimer qu'il s'eſt arrêté dans ce lieu pendant peu de temps, & qu'il ne s'y eſt maintenu qu'à l'aide d'une ſeule ancre mouillée, afin qu'il put s'en éloigner auſſi promptement que les circonſtances l'exigeroient. — Un vaiſſeau qui s'enfonce de N pieds dans l'eau, eſt dit auſſi avoir N pieds dans l'eau.

Pietage. ſ. m. Opération qui a pour but de diviſer la hauteur de l'étrave & de l'étambot, en pieds & en demi-pieds, afin que dans tous les temps & dans tous les états de flottaiſon, on puiſſe connoître la profondeur à laquelle ſont placées les extrémités de la quille au-deſſous du niveau de l'eau. Les points de diviſion des hauteurs *a b* & *r s* étant déterminés, ils ſont rapportés ſur l'étambot *a c* & ſur l'étrave *r o* (fig. 23. C.), par des paralleles à la flottaiſon.

Pieter. v. a. Marquer ſur une longueur quelconque, les pieds & les demi-pieds qui forment ſes diviſions. Pieter l'étrave & l'étambot d'un vaiſſeau, *to mark, the ſtem, and the ſtern poſt, with feet*, c'eſt marquer ſur leurs faces latérales les pieds qui compoſent la diſtance de la face inféricure de la quille à la flottaiſon naturelle de ce vaiſſeau; afin que dans tous les temps, ſoit à la mer, ſoit dans les ports, on puiſſe y lire le tirant d'eau de l'avant & celui de l'arriere de ce bâtiment. Voycz piétage.

Pigou. ſ. m. *Wooden candleſtick.* Eſpece de chandelier dont on ſe ſert pour éclairer la cale d'un vaiſſeau pendant ſon arrimage ou ſon chargement. Il eſt armé de deux pointes, l'une pour le planter verticalement, & l'autre pour le maintenir dans le ſens horiſontal.

Pigouliere. ſ. f. Nom des bateaux plats, qui, dans le ſervice des ports, ſont faits pour contenir des fourneaux maçonnés, ſur eſquels ſont établies des chaudieres. On y fait chauffer le brai & toutes les préparations propres à enduire la carene des vaiſſeaux ou de tout bâtiment flottant.

Pilotage. ſ. m. *Pilotage.* Art de diriger & de meſurer les routes des vaiſſeaux en mer. Cet art conſiſte à ſavoir déterminer la variation de la bouſſole, à connoître par le lok la viteſſe progreſſive d'un bâtiment, à apprécier ſa dérive & les effets des lames ainſi que des courans, à rectifier ces premieres déterminations par des obſervations aſtronomiques, à en conclure, dans tous les temps, le lieu précis d'un bâtiment ſur la ſurface des mers, & à rapporter ce lieu ſur une carte quelconque. Il comprend encore la méthode des relevemens & le deſſein des plans ou des vues, de côtes, de rades, &c.

Pilote. ſ. m. *Pilot.* Homme qui connoît & qui exerce l'art du pilotage, (voyez ce mot). On diſtingue entre les pilotes, ceux qui ſont côtiers ou lamaneurs; & ceux qui ſont hauturiers ou pilotes au long cours; les premiers, *coaſting pilots*, ſont caractériſés aux mots côtiers & lamaneurs; les ſeconds plus inſtruits ſont proprement des pilotes ou des hommes verſés dans l'art du pilotage. — Dans chaque port, le pilote qui eſt au premier rang dans cette claſſe, porte le titre de pilote-amiral.

Piloter. v. a. C'eſt diriger & conduire un vaiſſeau, d'après des connoiſſances théoriques & pratiques, ou locales ſeulement, vers un lieu déterminé de la ſurface des mers; *to pilot.* On ſe ſert ſurtout de ce mot pour exprimer le ſervice des hommes qui dirigent la marche d'un bâtiment, le long d'un canal, d'un détroit, d'une

riviere ; à l'entrée d'un port, d'une rade, & à travers des rochers ou des haut-fonds, &c.

Pilotin. ſ. m. On a donné ce nom à des jeunes gens, apprentis pilotes, dans les vaiſſeaux. Occupés à s'inſtruire de l'art du pilotage, ils ſont chargés à bord de tous les ſoins du ſecond ordre, qui tiennent aux fonctions de pilote, tels que ceux de veiller ſur les ſabliers, pour que le temps ſoit toujours meſuré exactement, d'entretenir les bouſſoles ou les compas dans le meilleur état poſſible, de coopérer aux opérations de jeter le lok, de ſonder, de pavoiſer, & enfin de faire & d'inſcrire tous les ſignaux ordonnés.

Pinasse. ſ. f. Petit bâtiment, dont la qualité dominante doit être celle de bien marcher. Il eſt mis en mouvement à l'aide de voiles & de rames, & ſon gréement reſſemble, quelquefois à celui des Sloops, & quelquefois a celui des Shooners. — On donne le nom de pinaſſe, à certains bateaux armés de huit avirons, qui ſont deſtinés pour le ſervice, des vaiſſeaux qui les tranſportent en mer.

Pince. ſ. f. La pince d'un vaiſſeau eſt la partie inférieure de ſa proue (fig. 38. C.), & la plus voiſine de la quille *m*. Elle eſt ainſi nommée, parce que dans cette même partie, les largeurs du vaiſſeau ſont très-petites à l'égard de celles qui ſont plus voiſines de la flottaiſon, ce qui lui donne une forme très-aigue ou très-pincée ſuivant l'expreſſion des marins.

Pinceballe. ſ. f. Grande tenaille, dont les pattes ſont deux cercles évidés ou deux anneaux plats en fer, & dont on ſe ſert pour pincer ou ſaiſir & porter un boulet rougi au feu. — Les calfats, à bord d'un vaiſſeau, emploient un boulet dans cet état brûlant pour liquefier du brai dans un vaſe, qui le contient, & qui ſupplée à l'uſage des chaudieres, *logger head*. — Les canoniers chargent les canons de boulets rouges, à l'aide d'un ſemblable inſtrument.

Pincer. v. a. Un vaiſſeau eſt très-pincé (fig. 38 C.), lorſque ſes largeurs horiſontales décroiſſent rapidement depuis les environs de la flottaiſon juſqu'à la quille, ſoit à l'avant, ſoit à l'arriere, de maniere que les parties baſſes de ſa proue & de ſa poupe ſont extrêmement aigues. On le caractériſe auſſi de même, lorſque ce décroiſſement des largeurs horiſontales a lieu dans toute l'étendue de ſes fonds & par le grand acculement de ſes varangues (fig. 2. P). — Pincer le vent, *to haul the wind*, c'eſt recevoir ſon impulſion ſous le plus petit angle poſſible d'incidence, ſur des voiles orientées auſſi obliquement qu'elles peuvent l'être à la longueur du vaiſſeau qui les porte. C'eſt en d'autres termes tenir le plus près,

ou courir au plus près, & l'effet de ces poſitions, eſt de pouſſer le bâtiment vers l'origine du vent, autant que peuvent le permettre & la forme de la carene, & l'établiſſement des voiles, & les lames & les courans.

Pinque. ſ. m. *Pink* (fig. 16. V.). Bâtiment marchand & à voiles latines. Sa carene eſt vaſte ou à fond plat. Il eſt ordinairement à trois mâts, à antennes, & on en fait ſur-tout uſage ſur la méditerranée. Son port s'éleve quelquefois juſqu'à deux ou trois cents tonneaux. Il eſt ſur-tout diſtingué par ſa poupe, qui eſt très-élevée.

Piquer. v. a. Quelquefois c'eſt frapper. On pique ou on ſonne les heures à bord d'un vaiſſeau, en faiſant frapper au battant ſur ſa cloche, autant de coups qu'il y a d'heures à indiquer. C'eſt alors piquer l'horloge, ou piquer la cloche, ou piquer les heures. — Piquer un homme d'un bout de corde, c'eſt l'en frapper fortement — Le verbe piquer reçoit auſſi une autre ſignification, & on dit piquer au vent, au lieu de s'élever au vent, quand on pince le vent, ou lorſqu'on court au plus près du vent. — Un vaiſſeau eſt dit piqué des vers, lorſque ſes bordages ſont percés en une infinité de points, & en différens ſens par des vers de mer, qui ſe trouvent particuliérement dans les Zones chaudes.

Piquette. ſ. f. Synonime avec buquette. Voyez ce mot qui eſt plus généralement adopté.

Piquetter. v. a. Piquetter un mât ou une vergue, c'eſt marquer ſur la longueur d'un mât ou d'une vergue ébauchés, & le lieu & la grandeur des diametres variés qu'ils devront avoir en divers points lorſqu'ils ſeront complétement achevés. — Piquetter un bau, c'eſt marquer les divers points du contour de ſa face ſupérieure, qui eſt curviligne, telle que $zobz$ (fig. 77. C), ſur la piece de bois qui eſt deſtinée à le former; & par conſéquent c'eſt porter ſur cette piece les diverſes ordonnées bq, em, &c. qui doivent déterminer la poſition relative d'un grand nombre de points de la face indiquée.

Piqure. ſ. f. Les trous que font les vers de mer dans l'épaiſſeur des bordages ou des planches qui enveloppent la carene d'un vaiſſeau, ainſi que dans des pieces de bois quelconques, ſont des piqures de vers; & lorſqu'elles ſont très-multipliées, le vaiſſeau, dans cet état, eſt piqué de vers.

Pirate. ſ. m. *Pirate.* On donne ce nom, & aux navigateurs qui, ſans commiſſion d'aucuns princes, courent les mers pour voler & piller les bâtimens qu'ils rencontrent; & aux vaiſſeaux mêmes qui portent de tels voleurs.

PIRATER. v. n. *To rob at ſea.* Voler ſur mer, ou faire le métier de pirate. (Voyez ce mot.)

PIRATERIE. ſ. f. Métier de pirate. Voyez pirate.

PIROGUE. ſ. f. Petit bateau qui plonge peu dans l'eau, & qui s'éleve peu au-deſſus du niveau de la mer. Il eſt formé ſouvent d'un tronc d'arbre creuſé; & c'eſt dans cet état qu'il eſt en uſage parmi un grand nombre d'Indiens. Alors il eſt mu à l'aide de pagaies; & il jouit d'une ſtabilité ſi peu conſidérable, qu'il faut prendre de grandes précautions pour l'empêcher de ſe renverſer, ſoit par l'effet des lames dont il eſt abordé, ſoit par celui du déplacement de quelque poids dont il eſt chargé. La longueur d'une pirogue eſt ordinairement très-grande à l'égard de ſa largeur. La carene eſt très-aigue, ſur-tout à l'avant ainſi qu'à l'arriere, & une telle forme rend ces canots ſuſceptibles de vaincre très-aiſément la réſiſtance de l'eau, & par conſéquent d'acquérir une très-grande viteſſe progreſſive.

PISSOTIERE. ſ. f. Nom d'un trou oblique qui eſt percé dans le milieu du feuillet de chaque ſabord de la premiere batterie d'un vaiſſeau, & qui eſt dirigé à travers la muraille de ce vaiſſeau, de dedans en dehors, afin qu'il ſerve à l'écoulement de l'eau qui peut accidentellement s'introduire par les bords des mantelets.

PISTOLET. ſ. m. Ce mot & celui de minot ſont ſouvent employés l'un pour l'autre. — Dans la conſtruction du ciel de la galerie d'un vaiſſeau (fig. 1. A.), (fig. 42. C.), il y a des pieces de bois angulaires telles que *c b i o r* (fig. 21. C.), qui, fixées ſur le plancher *b m* de la dunette, ſont ſaillantes à une certaine hauteur au-deſſus de la galerie, & ſervent d'appui aux planches dont on recouvre la face extérieure, & de cette demi-voûte, & du couronnement. Ces pieces angulaires portent le nom de piſtolets.

PLACAGE. ſ. f. On donne ce nom à des bouts de planches de chêne, dont on recouvre extérieurement les intervalles de deux couples, dans le ſeul lieu où repoſe le pied des pompes d'un vaiſſeau. On voit en P & *u* (fig. 53. C.) les pompes qui ſont établies à bord d'un vaiſſeau autour de ſon grand mât. Elles ſont ſouvent au nombre de quatre; & comme leur pied P deſcend entre les mailles ou dans l'intervalle de deux couples voiſins & correſpondans, on applique ſur leur face extérieure un placage ou un bout de planche, qui eſt enſuite recouvert par les bordages, afin que les pompes n'étant plus entourées d'eau en P, n'exercent pas leur force d'aſpiration ſur l'étoupe qui remplit les joints des bordages adjacens. — On dit dans les chantiers, que deux pieces de bois

orme réelle de la moitié d'une de ces liſſes. Ces plans ſont néceſſaires non-ſeulement pour compoſer les liſſes ou les ceintures ſolides dont on entoure les couples d'un vaiſſeau lorſqu'ils ſont élevés ſur la quille, comme on le voit (fig. 39. C.); mais auſſi pour déterminer les équerrages des pieces compoſantes de ces mêmes couples, à la hauteur de ces mêmes liſſes. C'eſt par les mêmes motifs qu'on trace auſſi le plan, & des eſtains (fig. 61. & 67. G.), & des barres de l'arcaſſe (fig. 59. 65. 66.). On y joint auſſi, ou des plans, ou des devis détaillés de tous les emménagemens intérieurs d'un bâtiment (fig. 1. 15. 14. 4. P.); & c'eſt d'après ces plans divers qu'on parvient à conſtruire complétement un bâtiment de mer quelconque. Ceux-ci ſont nommés plans d'exécution; & les parties de vaiſſeau qu'ils repréſentent ſont deſſinés dans leur grandeur réelle; tandis que les plans, tels qu'ils ſont imaginés par l'Ingénieur-conſtructeur, ne préſentent les mêmes parties que réduites à pluſieurs lignes pour pied. — Dans l'arrimage de la cale d'un vaiſſeau, ou dans l'arrangement des barriques qui contiennent les approviſionnemens, on diſtingue des plans d'arrimage qui ſont autant de couches horiſontales de ces mêmes barriques placées les unes au-deſſus des autres. Lorſque la profondeur de la cale eſt conſidérable, il y a juſqu'à trois plans d'arrimage qui ſont diſtingués, l'inférieur ou le plus bas, par le nom de premier plan, & ſucceſſivement par ceux de ſecond & de troiſieme plan; les petits bâtimens ne reçoivent qu'un ſeul plan. Lorſque les barriques qui forment un ſeul & même plan, ſont pleines d'eau douce, alors on donne à cette ſuite de barriques le nom de plan d'eau.

Planche. ſ. f. Dans tous les bateaux qui s'enfoncent peu dans l'eau, & qui peuvent s'approcher de très-près du rivage de la mer, il y a une longue planche, *gang board of a boat*, pour établir une facile communication de leur bord à terre. Ordinairement on cloue ſur une des faces d'une telle planche, des tringles tranſverſales, pour ſervir à arrêter les pieds de ceux qui, en marchant, peuvent gliſſer & tomber à la mer. L'uſage de telles planches a fait dire proverbialement que la planche eſt tirée lorſqu'on veut exprimer qu'il n'eſt plus poſſible de revenir à terre. — C'eſt encore le même uſage qui a fait nommer jours de planche, *lay days*, les jours déterminés en nombre, qui ſont accordés pour le déchargement entier d'un bâtiment de commerce, quoique la plupart de ces bâtimens ne puiſſent aſſez approcher du rivage pour qu'une planche puiſſe établir une communication entr'eux & la terre, de maniere à y débarquer, par ce moyen, leur cargaiſon. V. jour. — On nomme planches d'ouverture, dans les chantiers des ports, certaines plan-

ches qu'on eloue à différente hauteur dans l'ouverture & ſur certains points des branches d'un même couple de vaiſſeau, afin de maintenir ces branches dans la diſtance reſpective qui leur a été aſſignée, & à laquelle elles ſont établies. Cet aſſujettiſſement des branches de chaque couple n'a lieu que lorſqu'ils ſont dans l'état repréſenté (fig. 39. C.), & il ne ſubſiſte que juſqu'au moment où leur ſituation eſt aſſurée par leur liaiſon avec d'autres pieces compoſantes du vaiſſeau en conſtruction.

PLANÇON. ſ. m. *Plank timbers.* Pieces de bois longues & droites, & qui, par ces dimenſions, ſont ſuſceptibles d'être réduites à l'aide de la ſcie, en bordages ou en planches plus ou moins épaiſſes.

PLANTAGE. ſ m. Dans une corderie de marine, on donne ce nom à un aſſemblage de charpente placé à l'extrêmité de l'atelier. Il eſt compoſé de pieces de bois de très-fortes dimenſions, qui ſont plantées en terre, placées à trois pieds de diſtance réciproque, & appuyées par des arc-boutans. Ces montans s'élevent verticalement de quatre pieds au-deſſus du ſol, & ont ordinairement un pied d'équarriſſage. Ils ſont traverſés, à hauteur d'appui, par une planche forte, épaiſſe & horiſontale, qui eſt chevillée ſur ces mêmes montans; & cette planche eſt percée de quatre trous. C'eſt par ces mêmes trous qu'on introduit l'extrêmité d'autant de manivelles qui ſervent à tortiller les torons dont on compoſe les cordages, & c'eſt pour former un ſupport ſolide, ſoit à ces manivelles, ſoit à l'action des cordiers, que le plantage décrit eſt établi dans une corderie.

PLASTRON ſ. m. Pieces de bois qui, ſous la forme des apôtres des grands vaiſſeaux, ſont appliquées ſur chaque face latérale de l'étrave d'un canot, pendant ſa conſtruction, afin qu'elles ſervent de baſe ſolide ſur laquelle on puiſſe clouer & arrêter les extrêmités des bordages ou des planches qui recouvrent extérieurement les couples des petits bâtimens de cette eſpece.

PLAT. ſ. m. Dans certains couples des bâtimens de mer, la varangue eſt conformée de maniere que ſon contour extérieur s'éloigne peu, (excepté à ſes extrêmités), du plan prolongé de la face ſupérieure de la quille. Telle eſt, par exemple, la varangue *aouc* (fig. 89. C,), dont le contour extérieur *aouc* ſemble formé, 1°. par une ligne droite paſſant par *ou* face ſupérieure de la quille parallele à *ed*, & qui ſe termine à deux points correſpondans à *e* & *d*; & 2°. par deux courbes égales, raccordées avec cette ligne droite, qui s'élevent par leurs extrêmités en *a* & *e*, pour donner de l'acculement à cette varangue. La partie droite de celle-ci eſt nommée le

plat de la varangue, *flat of the floor timber*; & lorſque toutes les varangues d'un bâtiment, ou du moins le plus grand nombre des varangues des couples de levée, ont beaucoup de plat, ou une partie plate très-longue, ce bâtiment eſt dit conſtruit à varangues plates. Tels ſont les bateaux plats dans leſquels l'acculement ou le relevement des varangues eſt très-foible. — Le plat d'une rame ou d'un aviron, *wash*, eſt la partie B (fig. 74. G.), par laquelle le rameur refoule l'eau, afin de trouver une réſiſtance qui lui ſerve de point d'appui pour mouvoir un bateau, en faiſant uſage de la rame AB. C'eſt dans cette rame la partie qui préſente moins d'épaiſſeur & de plus grandes largeurs. Un aviron eſt ſur le plat, lorſqu'étant placé horiſontalement ſur le bord du bateau; ſa partie plate B reſte parallele à la ſurface de la mer. — Dans un vaiſſeau, l'équipage eſt partagé en pluſieurs groupes de ſept hommes, pour prendre enſemble, & dans un même plat, leur nourriture journaliere; de-là vient que les matelots qui compoſent un même groupe ſont dits être du même plat, *meſſ mates*. On diſtingue ainſi le plat des matelots, *meſſ*, le plat des ſoldats, le plat des officiers mariniers, & même le plat des malades ſuivant l'état des perſonnes qui ſont réunies pour un même plat; *to meſſ together*.

PLAT-BORD. ſ. m. *Gun wale*. Suite de larges bordages ou de larges planches, qui, placées horiſontalement ſur le ſommet de la muraille d'un vaiſſeau & dans toute ſa longueur, recouvrent la tête des alonges de tous les couples, afin que l'eau ne puiſſe deſcendre dans les mailles, c'eſt-à-dire, dans les intervalles de ces couples. — Lorſqu'on veut indiquer une certaine inclinaiſon, extraordinaire & latérale d'un bâtiment, & lorſqu'elle a été portée à un tel point que le plat-bord ſe trouve au niveau de l'eau, on dit que le bâtiment a eu, ou a mis le plat-bord à l'eau; *to have gunnel in*.

PLATE-BANDE. ſ. f. Dans la compoſition d'un affut, une plate-bande, eſt une large bande de fer, *clamp of a gun, or cap ſquarre*, courbée, & qui, tournant à charniere ſur une de ſes extrêmités, embraſſe le tourillon du canon, pour ſervir à le retenir dans ſon affut. — On nomme plate-bande dans la conſtruction d'un vaiſſeau, de larges bordages ou planches, qui croiſent extérieurement les montans de poupe (fig. 2, P.) *rails*, & dans une direction horizontale. Elles s'étendent même au-delà des montans de corniere, & ſont placées preſque parallélement, à diverſe hauteur, ſur la poupe. Dans un vaiſſeau de 74, celle de ces plate-bandes qui eſt la plus baſſe, correſpond au milieu de l'intervalle du premier au ſecond pont; la ſuivante eſt placée à la hauteur de l'appui des fenêtres (fig. 42. C.) de la chambre de conſeil; une troiſieme eſt établie

à la hauteur du gaillard d'arriere ; & enfin une quatrieme correſpond à la dunette. Toutes ces plate-bandes préſentent dans leur longueur une courbure douce & agréable, ſoit dans le ſens vertical, ſoit dans le ſens horiſontal, pour ajouter à la grace que donnent à la poupe tous les autres ornemens dont elle eſt ordinairement décorée.

PLATE-FORME. ſ. f. Aſſemblage de pieces de bois & de planches, dont on forme une eſpece de plancher horiſontal. C'eſt ainſi que dans la cale d'un vaiſſeau, c'eſt-à-dire, dans la foſſe aux cables, dans la ſoûte aux poudres, on conſtruit une plate-forme pour ſervir de baſe, d'un côté aux cables du vaiſſeau, *cable ſtage*, & de l'autre à ſes proviſions de poudre en barrils. --- Au centre de l'éperon *bns* (fig. 3. P.) d'un vaiſſeau, on établit auſſi une eſpece de plancher qui eſt en partie à treillis ou à jour, & qui reçoit le nom de plate-forme d'éperon, *head gratings*. Cette plate-forme eſt placée à la hauteur (fig. 1. P.) des feuillets des ſabords de la ſeconde batterie, & elle rend commodes toutes les opérations qui doivent être exécutées dans cette partie extrême d'un bâtiment. --- On nomme auſſi plate-forme du maître valet, une certaine partie du faux pont, compriſe entre l'archi-pompe & les ſoûtes à pain, parce que c'eſt dans cet eſpace, que le commis du munitionnaire diſtribue les vivres journaliers aux gens de l'équipage.

PLATIN. ſ. f. Rivage plat & ſabloneux de la mer, & qui eſt couvert ou découvert par les marées, affluentes ou refluentes.

PLECHE. ſ. f. Ce mot eſt ſynonime avec guérite de hune. (voyez guérite.)

PLEIN. ſ. m. Le plein de l'eau, *high water*, ou le plein de la mer, eſt l'état de la mer, lorſque, par le flux, ſes eaux ſe ſont élevées à toute la hauteur de laquelle elles doivent deſcendre par le reflux. C'eſt auſſi le moment où le flux ceſſe, & où le reflux va commencer. --- Un vaiſſeau eſt allé au plein, ou a mis au plein, ou a donné au plein, lorſqu'il eſt jeté ſur la côte, ou par ceux qui le conduiſent, afin d'éviter un péril plus grand dont ils ſont menacés, ou par l'action du vent, des lames & des courans.

PLEIN. adj. Un vaiſſeau court à pleines voiles, *full ſails*, lorſque le vent frappant ſur tous les points de la ſurface de ſes voiles, les tient parfaitement tendues ; & il porte plein, lorſque ſes voiles reçoivent l'impulſion du vent ſur toute l'étendue de leur ſurface, & ſous un angle d'incidence d'une certaine grandeur ; *to keep the ſails full*. Il porte près & plein, *full and by*, ſi ſes voiles ſont pleines ou bien enflées par le vent, en même-temps qu'elles ſont orientées au plus près, c'eſt-à-dire, que le vent les frappe ſous un angle d'incidence

un

un peu conſidérable. — La mer eſt pleine lorſque, par le flux, ſes eaux ſont parvenues à toute la hauteur où elles peuvent être portées dans la marée d'un jour déterminé, *high water*; & un vaiſſeau eſt en pleine mer, lorſqu'il eſt ſi éloigné des côtes, qu'il ſe trouve hors de la vue de toute terre.

PLET. ſ. m. Ou pli de cable. *Fake of a rope coiled up.* Quand un cable, ou un cordage quelconque eſt roulé ſur lui-même, comme on le voit (fig. 43. C.); c'eſt-à-dire, cueilli en rond, ou mis en rond, tous les tours qu'il fait autour du centre de la roue, ſont autant de plets ou de plis de ce cordage.

PLIER. v. n. Incliner. Un vaiſſeau plie, *to heel along*, lorſque, ſous l'effort de ſes voiles, il prend une inclinaiſon latérale qui va au-delà des limites, gardées dans les mêmes circonſtances par les bâtimens qui n'ont qu'une ſtabilité commune. Si cette inclinaiſon ſe fait à droite ou à gauche, on dit qu'il plie ſur tribord ou ſur babord, *to heel a port or ſtarboard*; ſi elle devient plus facile ſur un côté que ſur l'autre, on dit qu'il plie davantage ſur le côté indiqué; & enfin, ſi elle eſt extrême, ſans cauſes extraordinaires, on dit qu'il plie beaucoup; *to lye along very much.*

PLOC. ſ. m. C'eſt un mêlange de poils de bœuf, de vache, de chien & d'autres animaux, dont on compoſe une enveloppe qu'on applique extérieurement ſur les bordages de la carene d'un vaiſſeau, ou qu'on étend ſur les planches goudronnées dont on recouvre cette même carene, pour contribuer à la conſervation du franc bord ou de la premiere enveloppe du bâtiment.

PLOMB. ſ. m. *Lead.* Lorſqu'à la mer, on veut meſurer la profondeur de l'eau, on laiſſe couler juſqu'au fond, un poids très-lourd attaché à une petite corde nommée ligne; & comme ce poids eſt ordinairement de plomb, on le nomme plomb de ſonde, *plummet*, *ſounding lead*, ou plomb à ſonder. Sa forme eſt pyramidale, & ſa baſe inférieure eſt excavée pour être remplie de ſuif quand elle eſt miſe en uſage, afin qu'en repoſant ſur le fond, elle ſe charge d'un échantillon ou d'une empreinte qui indique la qualité ou l'état du ſol ſur lequel elle eſt tombée. — Le poids de tels plombs varie de 5 à 100 livres, parce que ces plombs ſervent, les uns pour de grandes ſondes, *deep ſea leads*, & les autres pour de petites ſondes, *hand lead*, ſuivant la profondeur d'eau qu'il s'agit de meſurer.

PLOMBER. v. a. Lorſqu'on garnit de plomb les parois intérieures des écubiers ou des dalots d'un vaiſſeau, c'eſt les plomber. De même auſſi c'eſt plomber, que de recouvrir de plomb pluſieurs joints ou liaiſons des bordages de la proue d'un vaiſſeau. — Plom-

ber un vaiſſeau, c'eſt le charger plus peſamment en left de fer, afin qu'il acquierre par ces poids & par la place où ils ſont établis, un nouveau degré de ſtabilité. — On plombe les couples d'un vaiſſeau, lorſqu'à l'aide d'un fil à plomb, on les établit dans la poſition qu'ils doivent avoir ſur la quille de ce vaiſſeau en conſtruction, ou telle qu'elle eſt indiquée (fig. 39. C.).

PLONGER. v. n. Un vaiſſeau qui plonge de N pieds dans l'eau, *to duck in the water*, n'eſt pas enfoncée ſous l'eau de ce nombre de pieds; mais une partie de ſon volume, & dont la hauteur eſt de N pieds, eſt enfoncé dans l'eau, ou au-deſſous du niveau de l'eau. on dit alors, en d'autres termes, que ce bâtiment tire N pieds d'eau. Si ſa partie antérieure ou poſtérieure a ſous l'eau une trop grande partie de ſon volume, dans l'état de flottaiſon du vaiſſeau; on dit que ce bâtiment plonge trop, de l'avant ou de l'arriere.

PLOQUER. v. a. C'eſt garnir de ploc les planches goudronnées avec leſquelles on recouvre ou on double la carene d'un vaiſſeau. Voyez ploc.

POINÇON. ſ. m. On donne ce nom à un inſtrument pointu & de fer. Il y en a dont la forme eſt celle d'une pyramide quadrangulaire & tranchante ſur ſes arrêtes. Sa hauteur eſt de 2 pouces & demi, & les calfats en font uſage pour ouvrir, dans la tête, des gournables ou chevilles de bois, un trou qui puiſſe recevoir une languette de bois nommée tapon. Ces gournables, deſtinées à fixer les bordages d'un vaiſſeau, ſont maintenus dans leur place à l'aide de ces tapons qui preſſent les deux parties ſéparées de leur tête contre les parois du trou qu'elles rempliſſent. — D'autres poinçons arrondis ſont nommés poinçons pour doublage, parce qu'ils ſont employés à percer des trous dans les feuilles de cuivre avec leſquelles on recouvre ou on double la carene de certains bâtimens. Ces trous ſervent au paſſage des clous qui attachent ce doublage à la carene.

POINT. ſ. m. Dans le pilotage, ou dans l'art de la navigation, faire le point, *to prick the ſhips place, to do a day's work*, c'eſt déterminer le point de la ſurface de la mer, où eſt parvenu un vaiſſeau après une route qui eſt connue par ſa longueur & par ſa direction. Lorſque cette détermination manque d'exactitude, on la rectifie; & c'eſt alors corriger le point. — La poſition de ce point n'eſt quelquefois qu'eſtimée ou approchée; & le point réel du vaiſſeau eſt en avant ou en arriere du point eſtimé; alors le vaiſſeau eſt en avant ou en arriere du point, *a head or a ſtern of one's reckoning*. Comme le calcul de la poſition de ce point ſe fait journellement pour l'heure de midi à bord d'un vaiſſeau, on le nomme quelquefois le point de chaque midi, *day's work*. — C'eſt dans le même ſens

qu'on donne le nom de point de partance à celui qu'on choisit, en s'éloignant d'un côté, pour servir de terme extrême de la route que doit faire un vaisseau ; & comme chaque jour à midi, on imagine que le prolongement de la route n'est qu'une nouvelle route qui commence à cette heure pour finir au midi suivant, & être considérée de la même manière, de ce dernier midi à celui qui le suit, &c. On donne le nom relatif de point de départ, *departure*, à chaque point d'où le vaisseau est parti à midi, & celui de point d'arrivée, au point du globe sur lequel le vaisseau se trouve au midi suivant ; *arrival place from hence a ship takes her departure.* — Les navigateurs font le point à l'aide du quartier de réduction, ou en calculant directement les parties des triangles qui servent à déterminer le chemin partiel du vaisseau, soit en latitude, soit en longitude, & alors c'est faire le point, ou par le quartier, *plane sailing*, ou par les sinus. On le fait par les cartes, lorsqu'on trace sur les cartes marines les triangles qui servent à fixer le point d'arrivée d'un vaisseau, avec les données déjà indiquées. — Dans l'art de la manœuvre, on nomme point vélique le point d'intersection de la résultante des résistances partielles que l'eau oppose aux élémens de la carène d'un vaisseau, & d'une ligne verticale menée par le centre de gravité de ce bâtiment, parce que ce point est la limite au-dessus de laquelle on ne peut sans danger établir la résultante des efforts du vent sur les voiles déployées de ce même vaisseau. — Dans une voile, le coin de sa surface est nommé le point de cette voile, *clue of a sail.* Si c'est celui auquel est attaché, le cordage nommé l'amure, ou celui nommé l'écoute, il reçoit le nom de point d'amure, *tack*, ou de point d'écoute, *clue* ; tel est le coin isolé, *gof*, d'une voile (fig. 20. M.) qui varie de nom, s'il est tiré à l'aide de l'amure *o b* ou de l'écoute *o n*. On le nomme aussi, dans un vaisseau, le point du vent, *weather clue of a sail*, s'il est du côté d'où vient le vent, comme le sont les coins de voiles placés à droite, dans le vaisseau représenté (fig. 1. A.) ; tandis que les coins des mêmes voiles qui sont du côté opposé, sont les points de sous le vent. — On donne, dans l'art de bâtir les vaisseaux, le nom de bordages de point aux planches qui recouvrent la carene d'un vaisseau, & qui ont une même épaisseur, en exceptant ceux qui sont placés près de la flottaison, & qui augmentent d'épaisseur à mesure qu'ils approchent des préceintes.

POINTAGE. s. m. C'est l'art de pointer les routes d'un vaisseau, ou de déterminer sur des cartes marines le lieu de la mer auquel est parvenu ce vaisseau. On donne le même nom à l'opération graphique qui est employée pour placer ce point avec la précision que

peut comporter la variation des baſes ſur leſquelles elle eſt établie. Voyez point & pointer.

Pointe. ſ. f. On donne ce nom à une langue de terre ou de rochers qui s'avance plus ou moins au milieu de la mer, en conſervant une certaine élévation au-deſſus du niveau de l'eau; *fore land.* — Ce mot eſt auſſi ſynonime avec celui d'air de vent, parce que ces airs de vents ſont aſſez ordinairement déſignés ſur la roſe des bouſſoles, par la pointe d'autant de pyramides droites dont le centre de la baſe eſt au centre de ces bouſſoles; *point.* C'eſt en étendant cette ſignification, qu'on dit d'un vaiſſeau, qu'il navigue à 5 ou à 6 pointes, lorſque ſes voiles étant orientées au plus près, le vent ne peut ſervir à le mouvoir qu'autant que ſa direction fait avec la quille un angle dont la meſure eſt égale à cinq ou ſix fois 11 degrés 15 minutes, qui eſt la valeur d'un quart de vent: & enfin comme dans cette extrême poſition des voiles, leurs boulines ſont roidies du côté du vent, pour maintenir ces voiles mieux déployées; un vaiſſeau, dans cet état, eſt dit auſſi naviguer à pointe de bouline.

Pointer. v. a. Lorſque ſur une carte marine, on fait les opérations néceſſaires pour y marquer le point de la mer auquel eſt parvenu un vaiſſeau après une route connue, c'eſt pointer la carte, *to prick the chart, to prick off the ſhip on the chart.* — A la mer comme à terre, pointer un canon, c'eſt le diriger vers un but déterminé, & lorſque ce but eſt, de démâter un bâtiment ennemi, ou de frapper ſur la partie viſible de ce bâtiment, ou de percer ſa carene, c'eſt alors pointer, ou à démâter, *to diſable the maſts, to carry away any maſts*, ou en belle; ou à couler bas; *to point the guns aſ to ſink an ennemy ſhip.* — Lorſque quelques canons d'un vaiſſeau ſont dirigés par les ſabords de la proue, ſur un bâtiment pourſuivi, ils ſont pointés en chaſſe; & s'ils ſont dirigés par les ſabords de poupe ſur un ennemi qui pourſuit, ils ſont pointés en retraite.

Pointure. ſ. f. Les coins inférieurs d'une voile quadrangulaire dans un vaiſſeau, ceux auxquels on attache des cordages qui ſervent à tenir cette voile déployée, portent le nom de points; mais les coins ſupérieurs qui ſont attachés à la vergue qui porte la voile, ſont diſtingués ſous le nom de pointure; ainſi *c* & *d* (fig. 77. M.) ſont les points de la voile *acdb*; & les coins *a* & *b* ſont les pointures, comme étant les extrêmités de l'envergure *ab* de cette voile; *earings.* — Les pointures de ris, ſont des pattes ou des demi-anneaux de corde qui ſont attachés à chaque extrêmité des bandes de ris ſur les ralingues latérales d'une voile; & ſi on leur donne ce nom, c'eſt que des ris étant pris dans cette voile, ces pattes ſont alors

fixées ou attachées aux extrêmités de la vergue *a b*, c'eſt-a-dire, en *a* & *b*, comme la bande de ris eſt pliée ſur l'étendue de cette même vergue. De-là eſt venue la dénomination de rabans de pointure, qu'on donne aux cordages qui ſervent à lier les pointures d'une voile aux extrêmités de ſa vergue.

Polacre. ſ. f. *Polacre.* Bâtiment de charge en uſage ſur la méditerranée. Il porte trois mâts dont les deux plus grands ſont à pible (fig. 14. V.), avec des voiles quadrangulaires. Quelques polacres ſont gréées de voiles latines enverguées à des antennes; & d'autres ont une voile ſemblable à celle des chebeks.

Police. ſ. f. On nomme police d'aſſurance, *policy ofinſurance*, un contrat par lequel un aſſureur s'engage, pour une ſomme convenue, de payer la valeur ou la diminution de valeur de certaines marchandiſes, & même de certains bâtimens de mer dans des cas exprimés & diſtingués avec préciſion, tels que ceux de naufrage ou d'avaries. Cet acte peut être fait ſous ſignature privée, & il contient les noms des navires, des aſſureurs, des aſſurés, ainſi que leurs conventions réciproques avec tous les détails néceſſaires. --- On donne auſſi le nom de police de chargement, à ce qui eſt nommé plus ordinairement connoiſſement, *bill of lading.* Voyez ce mot.

Pomme. ſ. f. Des ſpheres applaties & en bois qui terminent les bâtons, de flammes, de girouettes, de pavillon, de foc, portent le nom de pommes de flamme, *accorn of a pendent ſtaff*; de girouette, *truck of vane*; de pavillon, *truck of the maſt head*; de bâton de foc, (fig. 1, A.) --- Les pommes de racage ou de raques, *trucks of parrel*, ſont des boules de bois pereées diamétralement, & qui font partie du racage d'une vergue, comme on le voit (fig. 89, M.); voyez racage. --- Des pommes goujées, *ſeizing trucks* (fig. 62, M.) ſont des boules de bois qui ſont cannelées ſur leur équateur, & pereées diamétralement. Le cordage qui ſert à les attacher à un point fixe, les entoure par leur cannelure, & le trou diamétral ſert au paſſage d'une manœuvre courante. Quelques unes de ces pommes ſont auſſi cochées, c'eſt-à-dire, qu'elles portent une cannelure perpendiculaire à la premiere, & qui eſt faite pour loger, en partie, un cordage fixe, comme un hauban, auquel elles ſont attachées, afin qu'elles ne puiſſent tourner dans aucun ſens. --- Une pomme d'étai, *mouſe of a ſtay*, (fig. 72, M.) eſt une eſpece de bourlet qu'on forme ſur un point de la longueur d'un étai, & à peu de diſtance de ſon œillet, pour empêcher celui-ci de gliſſer, lorſque ce bout de l'étai embraſſe la tête d'un mât, qu'il doit ſervir à étayer. La figure de cette pomme eſt élongée, & aſſez ſemblable à celle

d'une poire. Pour la compoſer, on étend du goudron chaud ſur la place qu'elle doit occuper, on l'entoure de fils carrets détors & bien peignés, on la recouvre de tours preſſés & multipliés de bitord, en donnant à leur aſſemblage la forme indiquée, & enfin on garnit ce te œuvre d'un filet qui l'enveloppe, & qui eſt travaillé comme l'entourage de l'œillet même de l'étai. (Voyez œillet.) — Les pommes de tournevire, *mouſes of the voyal*, qu'on peut remarquer ſur divers points de ſa longueur *q t u ʒ s y f p q* (fig. 43, M.) reſſemblent à autant de bourlets ſphériques, faits en corde. Ces pommes ſont diſtribuées de quatre en quatre pieds, & elles ſervent non-ſeulement à empêcher de gliſſer les garcettes ou cordages qui lient la tournevire à un cable qu'elle entraine avec elle, lorſqu'elle eſt roidie à l'aide du cabeſtan ; mais auſſi à l'empêcher elle-même de gliſſer ſur la cloche du cabeſtan qu'elle enveloppe. Le travail de ces pommes reſſemble à celui des pommes d'étai ; la différence eſt dans la forme de ces pommes, & celles de la tournevire ont dans leur plus grand cercle, un contour double de celui de la tournevire elle-même.

PONT ſ. m. *Deck* Plancher preſqu'horiſontal, qui s'étend d'une extrêmité à l'autre, & qui partage l'intérieur d'un vaiſſeau, comme ceux des édifices civils, les diſtribuent en divers étages. — Dans les bâtimens qui ne ſont pas deſtinés pour la guerre, un pont n'eſt qu'une couverture qui met l'intérieur du bâtiment à l'abri des lames & de la pluie, en même temps qu'il ſert de plancher ſur lequel on peut marcher de l'étrave à l'étambot ; *ſpar deck*. — Dans les vaiſſeaux de guerre, les ponts doivent être aſſez forts & aſſez ſolides pour ſoutenir de chaque côté un certain nombre de pieces de canon plus ou moins conſidérables par leur diametre. Lorſque ces ponts ſont au nombre de deux ou de trois (fig. 1. A.), l'inférieur reçoit le nom de premier pont, *lower deck*, *lower gun deck*, & porte les plus gros canons ; le ſuivant eſt nommé ſecond pont, *middle deck* ; & le ſupérieur, troiſieme pont, *upper deck* — Dans tous ces derniers vaiſſeaux, ainſi que dans ceux qui n'ont qu'un ſeul pont, & même dans les flûtes, il y a une eſpece de pont placé au-deſſous du pont inférieur qui porte des canons. On le nomme faux pont, *orlop deck*, peut-être parce qu'il n'a pas la deſtination des ponts ſupérieurs, ou parce qu'il n'eſt pas continué de l'étrave à l'étambot. On voit ſa poſition (fig. 1. P.) & ſes deux parties en *ʒu* & *xD*. Il ſert à partager en portions inégales l'eſpace qui regne entre la batterie baſſe & le fond de la cale d'un vaiſſeau ; & c'eſt ſur ce faux pont qu'on forme pluſieurs emménagemens qui auſſi néceſſaires qu'ils ſont utiles, ſont indiqués dans

la figure (14. P.). — Le pont ſupérieur d'un bâtiment de guerre eſt recouvert à ſes extrêmités par des demi-ponts qu'on nomme gaillards, & qu'on peut diſtinguer (fig. 13. P.), où *GAi* eſt le gaillard d'arriere, & *M* le gaillard d'avant; voyez gaillard. Lorſque l'intervalle *abcd* de ces gaillards eſt rempli par un plancher en caillebotis, ce plancher reçoit le nom de pont à caillebotis, parce qu'alors il forme avec les gaillards & les paſſe-avants, un plancher continu de l'avant à l'arriere. — On donne le nom de pont volant, *hanging ſtage*, à un plancher amovible qui ſert ou à mettre à l'abri les gens de l'équipage, ou à faciliter, dans différentes parties d'un vaiſſeau, le travail des calfats ou des charpentiers. — Lorſque dans certains petits bâtimens, il y a un plancher qui ne s'étend pas directement d'une extrêmité à l'autre, & qu'il eſt interrompu dans ſa longueur, pour qu'au-deſſous de lui on puiſſe former des logemens d'une élévation plus conſidérable, ou pour d'autres deſſeins, ce plancher eſt nommé pont coupé. — Dans les corderies des ports, le pont eſt un plancher incliné, ou un marche-pied fait en planches. Il eſt placé devant la roue des fileurs, & ils y montent pour atteindre aux molettes les plus élevées qui ſont fixées ſur le contour du chapeau de la roue, afin d'y attacher le bout de chaque fil qui doit être fabriqué.

Pontade. ſ. f. Entaille quarrée & préparatoire que les charpentiers font à coup de hache, dans une piece de bois brut, & en divers points de ſa longueur, pour y préſenter la fauſſe équerre, & juger ainſi du bois qui doit être enlevé ſur ſes contours, afin de donner à cette piece une figure déterminée.

Ponter. v. a. Un bâtiment eſt dit ponté ou non ponté, lorſque ſon intérieur eſt couvert ou partagé par un ou pluſieurs ponts; c'eſt-à-dire, par des planchers qui s'étendent d'une de ſes extrêmités à l'autre; *decked veſſel*, *undecked or open*. Voyez pont.

Ponton. ſ. m. *Pontoon*. On donne ce nom à quelques bâtimens dont le fond eſt plat, qui ſont forts & ſolides, & qui ne ſont en uſage que dans l'intérieur, & pour les opérations des ports. Leurs ſections horiſontales s'éloignent peu de la forme d'un parallelograme rectangle, lorſqu'ils ſont conſtruits exprès pour ſervir de pontons. Quelquefois des vaiſſeaux trop vieux pour naviguer, ſont transformés en pontons. Si ce ſont des bâtimens de guerre, on les rafe juſqu'à leur premier pont, ſur lequel on établit des cabeſtans; & ces derniers pontons, comme les premiers ſont deſtinés ſuivant leur grandeur & leur ſtabilité, à faciliter, ſoit l'armement ou le déſarmement des vaiſſeaux, ſoit l'abattage ou l'inclinaiſon latérale des

bâtimens qui ont beſoin d'être viſités, ou réparés, ou doublés, ou carenés.

PORQUE. ſ. f. *Rider.* Nom des couples qu'on établit en dedans de certains couples de levée d'un vaiſſeau, pour ajouter aux liaiſons des parties qui compoſent la coque du bâtiment. On voit dans la figure (53. C.), 1°. la quille *q* ſur laquelle eſt fixé un couple dont les branches ſont dirigées de chaque côté dans un eſpace tel que *l*; 2°. l'épaiſſeur ou la ſection *a l* de chaque vaigre ou de chaque planche qui recouvre partiellement la face intérieure de ce couple, en le croiſant perpendiculairement; & 3°. enfin, la porque *x r a y* qui eſt appliquée ſur ces mêmes vaigres & ſur la carlingue dans le plan prolongé du couple correſpondant, ou dans l'intervalle de ſes deux branches. --- Ces porques ſont, comme les couples, compoſées de varangues, genoux & alonges; & ſuivant le contour de leur varangue, elles ſont dites plattes, *floor riders*, ou acculées, *after moſt aud fore moſt riders.* --- Ces porques, qui ne ſont que des moyens de liaiſon, ſont bien moins nombreuſes que les couples de levée, & elles ſont diſtribuées de maniere qu'il y en a une au milieu de chaque intervalle des ſabords de la batterie baſſe. Leurs branches ne s'élevent que juſqu'au premier pont *x y*; & deux d'entr'elles ſont diſpoſées pour former un côté de la carlingue, ſoit du grand mât *M*, ſoit du mât de miſaine *g* (fig. 22. C.). On voit leur place en *r* & en *M* (fig. 1. P.). Les côtés oppoſés de ces mêmes carlingues étant faits d'une piece de bois ſemblable à une varangue de porque, on donne à ces pieces le nom de fauſſe porque ou de demi-porque.

PORQUER. v. a. C'eſt fortifier, par des porques, l'aſſemblage des couples, des vaigres, de la carlingue, & de la quille d'un vaiſſeau. Voyez porque. C'eſt auſſi exécuter ces porques & les établir chacune dans leurs places reſpectives.

PORT. ſ. m. Lieu qui offre aux bâtimens de mer, une retraite à l'abri des vents, des tempêtes & des lames. S'il eſt placé dans les finuoſités d'une riviere profonde & près de ſon embouchure, c'eſt un port de riviere; mais s'il n'eſt qu'un enfoncement de la mer entre des terres, c'eſt un port de mer, *ſea port.* Si le Roi y entretient les vaiſſeaux de la nation, c'eſt un port du Roi, *royal dock yard*; mais s'il eſt deſtiné uniquement pour les bâtimens de commerce, c'eſt un port marchand, *trading ſea port town.* --- C'eſt dans ces ports, qu'on travaille à la conſtruction, au radoub, au carenage des vaiſſeaux, ainſi qu'à leur armement & à leur déſarmement, ou à leur chargement & à leur déchargement; mais ſi ces lieux ne ſont pas

diſpoſés pour toutes ces opérations, & qu'ils ne ſoient qu'une retraite ſimple, on les nomme ports de relâche. — Lorſque l'entrée d'un port eſt ouverte ou défendue, on le nomme port ouvert ou port fermé; & on lui donne encore ces derniers noms, lorſque les lames de la mer s'y propagent directement, ou ne peuvent s'y introduire que par réflexion, c'eſt-à-dire, en perdant leur grandeur & leur force. — Si un banc de ſable s'éleve à l'entrée & croiſe l'ouverture d'un port, celui-ci eſt dit un port à barre, *ſea port with a bar.* — Si le flux & le reflux de la mer s'y font ſentir, c'eſt un port de marée, comme tous ceux de l'océan. — Si un vaiſſeau en mer, eſt dans une poſition à pouvoir ſe refugier à volonté, dans certain port où il ſe ſouſtrairoit à un vent régnant & impétueux, on dit alors qu'il a un port ſous le vent, *port under the lee.* — Le port d'un vaiſſeau, *burthen or tonnage*, eſt le poids total que ce bâtiment peut tranſporter avec ſûreté, conſéquemment à ſa forme & à ſes qualités. De même qu'un vaiſſeau de guerre eſt déſigné par le nombre de ſes canons; la grandeur d'un bâtiment marchand eſt indiquée par le nombre des tonneaux, du poids de 2000, dont il peut être chargé. C'eſt ainſi qu'on dit d'un tel bâtiment qu'il eſt de N tonneaux, *burthen N tuns.* Cependant on doit remarquer que ce port eſt exprimé ordinairement de deux manieres: 1.° il y a le port en tonneaux de poids, qui eſt toujours le poids du volume d'eau déplacé par le bâtiment en comptant depuis l'état de ſa flottaiſon quand il eſt totalement vuide, juſqu'à ſa flottaiſon lorſqu'il eſt complettement chargé: 2.° il y a le port en tonneaux d'arrimage ou d'encombrement, qui n'eſt que le volume de la cale de ce bâtiment ou de tout l'eſpace dans lequel peuvent être rangées toutes les parties de ſa charge. Le volume de ces derniers tonneaux eſt de 42 pieds cubes, & il paroit être celui de quatre barriques de vin de bordeaux placées les unes ſur les autres. La diſtinction établie entre ces deux manieres d'eſtimer le port d'un vaiſſeau vient de ce que les formes des carenes ſont très-variées & ne ſont pas également favorables à l'arrimage d'une même quantité de marchandiſes, quoique d'ailleurs d'un port égal en tonneaux de poids. Elle vient auſſi de l'inégalité & de l'extrême variété qui regnent entre les peſanteurs ſpécifiques de toutes les eſpeces de marchandiſes que le commerce fait importer ou exporter par mer; ainſi que de la néceſſité de calculer le fret des bâtimens, tantôt à raiſon du poids des objets à tranſporter, tantôt à raiſon de leur volume. — On nomme, port permis, une certaine quantité de tonneaux en marchandiſes quelconques que les officiers marchands peuvent embarquer pour leur compte & ſans payer de fret ſur le bâtiment dont le ſoin leur eſt confié; *tun's permiſſion.*

PORTAGE. ſ. m. Action de porter d'un lieu à un autre. — Des marchandiſes ne ſont tranſportées d'un magaſin, au bord de la mer & à bord d'un vaiſſeau, ou de la mer dans un magaſin, qu'avec de certains frais, dont la maſſe reçoit le nom général de portage.

PORTE-BOSSOIR. ſ. m. *Supporter of the cat head.* Piece de bois angulaire, qui a la forme d'une conſole, & qui placée ſous un boſſoir dans un vaiſſeau, lui ſert de ſupport, ou lui aide à ſoutenir le poids des ancres qui ſouvent ſont ſuſpendues à ce boſſoir. On voit en *o*, (fig. 38, C.) & en *A q*, (fig. 10, M.) la courbe en bois qui reçoit le nom de porte-boſſoir ; & le boſſoir *A q n*, eſt chargé d'une ancre *tc*.

PORTE-COLLIER. ſ. m. *Belaying cleat of the lower maſt.* On donne ce nom aux taquets des mâts ou aux pieces de bois, qui portant des coches profondes ſur leur épaiſſeur, comme on le voit (fig. 4, M.), & qui étant clouées ſur le fût d'un bas-mât, de chaque côté, ſervent de ſupport aux colliers d'un tel mât. Voy. Colliers. Le tenon qui termine le mât de beaupré en *t*, (fig. 14, A.) & qui eſt plus aiſé à diſtinguer (fig. 40.), eſt auſſi nommé porte-collier, parce qu'il eſt embraſſé par un chouquet de fer qui lui forme une eſpece de collier (fig. 43.)

PORTE-GARGOUSSE. ſ. m. *Caſtridge box.* Cylindre creux, fait en bois léger & propre à contenir une gargouſſe. Il ſert à la tranſporter par-tout où elle eſt deſtinée. Il y en a de diverſe grandeur pour les différentes batteries d'un vaiſſeau.

PORTE-HAUBANS. ſ. m. *Chain-wales.* Planches, longues, larges & épaiſſes. Elles ſont placées horiſontalement & en dehors d'un vaiſſeau ; elles s'appuient par leur épaiſſeur & ſont fixées ſolidement ſur ſa muraille ; & elles ſervent à l'établiſſement des haubans d'un bas-mât. On voit en *b*, (fig. 53, C.) la ſaillie ou la largeur d'un des porte-haubans du grand'mât, & on peut diſtinguer leur longueur, ainſi que remarquer leur uſage, (fig. 1, A.). Le lieu qui eſt aſſigné à ces porte-haubans eſt peu éloigné du plat-bord du vaiſſeau, & l'extrêmité antérieure de leur longueur correſpond au mât dont les haubans leur ſont attachés, tandis que cette longueur totale eſt proportionnée au nombre de ces mêmes haubans. Il y a ainſi de grands porte-haubans, ou des porte-haubans de grand-mât, *main chain wales* ; de miſaine, *fore chain wales*, & d'artimon, *mizen chain wales.* Des courbes en bois & en fer maintiennent dans leur poſition horiſontale, ces porte-haubans qui n'ont été imaginés que pour écarter de leur mât reſpectif les haubans qui ſervent à les étayer. C'eſt ſur le bord extérieur de ces porte-haubans que ſont appuyés des caps de mouton tels que *c* (fig. 53, C.) qui ſont liés à la muraille du vaiſſeau en *s*, par une chaine de fer

c b s; & c'eſt avec chacun de ces caps de mouton qu'eſt lacé un autre cap de mouton (fig. 87, M.) qui comme *d* eſt porté par le bout de chaque hauban tel que *u c d*, ou *u c*. L'augmentation que les porte-haubans produiſent dans l'écartement des haubans d'un mât, eſt rendue ſenſible (fig. 1, M.) & on remarque aiſément que l'établiſſement d'un tel mât ne ſeroit pas auſſi ſolide, ſi le bout de chaque hauban étoit fixé immédiatement ſur la muraille du vaiſſeau.

PORTE-LOF. ſ. m. *Boomkin.* Voy. minot qui a la même ſignification.

PORTE-TOLET. ſ. m. Excédent en bois, qu'on laiſſe de diſtance en diſtance ſur la face ſupérieure, du plat-bord d'un bâteau à rames, ou de la planche dont on recouvre horiſontalement le bord ſupérieur de la muraille de ces petits bâtimens. C'eſt aux lieux où ſont implantés les tolets qu'on laiſſe ces excédents afin que placés immédiatement ſous chaque aviron, ils en éprouvent ſeuls le frottement, & garantiſſent le plat-bord des effets de ce frottement qui eſt continuel pendant l'action des rameurs.

PORTE-VERGUE ſ. m. *Rail of the head.* Voy. liſſe d'éperon.

PORTÉE. ſ. f. Il n'eſt pas queſtion ici de la ſignification connue, de portée de canon ou de piſtolet, & de portée de la voix, mais de celle qu'on attribue dans les corderies des ports à une portée de fils. Cette portée eſt un faiſceau, des fils que des cordiers peuvent étendre par une opération unique, dans toute la longueur de l'atelier, pour former l'ourdiſſage d'un cordage à fabriquer. Le nombre de ces fils eſt proportionné à celui des hommes employés à ce travail, & il eſt eſtimé à raiſon de deux ou trois fils par chaque ouvrier.

PORTER. v. a. Un vaiſſeau qui a été conſtruit pour la guerre, & qui eſt deſtiné à être armé de *N* canons, eſt dit porter *N* canons, *to bear N ordnance, mounted with N pounders.* Si la grandeur des poids qu'il eſt ſuſceptible de tranſporter en raiſon de ſa forme, eſt d'un nombre de *N* tonneaux, alors on dit, qu'il porte, ou qu'il peut porter *N* tonneaux, ou qu'il eſt du port de *N* tonneaux, *to load or carry.* — Un vaiſſeau porte bien la voile, *to be ſtiff*, lorſqu'il a une grande ſtabilité, ou lorſque la forme de ſa flottaiſon & l'arrangement des poids dont il eſt chargé, le rendent propre à réſiſter fortement, à l'inclinaiſon que tendent à produire ſes voiles multipliées & enflées par un vent frais; *to carry the ſails ſtiffy.* — Il porte une voile déterminée, lorſque cette voile eſt, à ſon bord, appareillée & déployée. Le bâtiment repréſenté (fig. 7,

V.) ne porte aucune voile, parce qu'aucune de celles dont il eſt gréé, n'eſt déployée, & que toutes ſont ſerrées ſur leurs vergues reſpectives. Ainſi les baſſes voiles, ou les huniers ou toutes autres voiles ſont-elles expoſées à l'impulſion du vent ? le vaiſſeau auquel elles appartiennent & auquel elles communiquent une vîteſſe progreſſive, eſt dit porter ſes baſſes voiles, *to carry the courſes*, porter N voiles, *to carry N ſails*. — C'eſt dans un autre ſens qu'on dit d'une voile qu'elle porte. Cette expreſſion ſignifie qu'elle reçoit ſur ſa face poſtérieure & dans toute ſon étendue, l'impulſion du vent régnant. Elle ſert à diſtinguer, cet état d'une telle voile, de celui qu'elle a lorſque ſon plan eſt ſur la direction du vent, & lorſque ſa face antérieure eſt celle qui eſt frappée par le vent; *to be full, or to fill the ſails*. Une voile porte plein, lorſqu'elle eſt enflée bien également dans tous ſes points par le vent régnant, & qu'elle en reçoit l'impulſion ſous un angle d'incidence d'une certaine grandeur. — Lorſque les voiles ſont orientées plus ou moins obliquement à la quille, on dit qu'elles portent largue, ou qu'elles portent près, ou qu'elles portent près & plein. — Si le vent vient à frapper les voiles déployées, ſous un trop petit angle d'incidence, ſoit parce que ſa direction a changé ou parce que la poſition relative du bâtiment a varié, on commande au timonier de faire augmenter cet angle en lui diſant de faire porter, *to eaſe the helm*. — Comme l'effet ordinaire des voiles eſt de communiquer à un vaiſſeau une viteſſe progreſſive ſur une direction déterminée, on dit de ce bâtiment qu'il porte à N air de vent, lorſque cet air de vent eſt la direction de ſa vîteſſe acquiſe, *to ſtand to N point, or to point to N*. S'il s'avance vers la pleine mer en s'éloignant de terre, il porte au large, *to bear off from the land*; s'il s'approche de la côte, il porte ſur la terre, *to ſtand in ſhore*; s'il court ſur un vaiſſeau, ſur un ennemi, il porte ſur ce vaiſſeau, *to bear up to a ſhip*, ſur cet ennemi, *to ſtand towards the ennemy*. S'il dirige ſa marche vers tel port, il porte vers tel port, *to bear to N heaveu, to bear away for N port*; enfin il porte en route, *to ſtand upon the courſe*, lorſqu'il ſuit la route qu'il doit faire. — Un courant où la marée portent à N air de vent, lorſque les eaux dans leur cours ſuivent la direction indiquée. — La longueur de la quille d'un vaiſſeau, eſt celle de ce bâtiment, qu'on nomme longueur portant ſur terre, parce que c'eſt par les points de ſa quille qu'il repoſe ſur la terre pendant ſa conſtruction. *Length of the keel on a right line*.

PORTUGAISE. ſ. f. C'eſt le nom qu'on donne à une liaiſon particuliere des extrêmités de deux pieces de bois, qui ſe croiſent, & qui font entr'elles un angle plus ou moins ouvert. Un

cordage entoure plusieurs fois le bout de la premiere piece auprès de la croisure, & ensuite on le fait tourner autour de la seconde & successivement en alternant. Tous ces premiers tours sont ensuite resserrés ou bridés, par de nouveaux tours du même cordage dont on les enveloppe, en les dirigeant entre les deux pieces qui se croisent. C'est ainsi qu'on forme une chevre, en réuniſſant les deux bouts de deux longues pieces qui se croisent réciproquement, & c'est sur cette portugaise ou sur la fourche que présentent les deux bouts de ces pieces qu'on établit toutes les poulies convenables & propres à produire les effets qu'on veut en obtenir.

Poste. s. m. Place. Un objet est à poste lorsqu'il est dans la place qu'il doit occuper. — Dans l'intérieur d'un port, on assigne un poste, c'est-à-dire, une place fixe, aux vaisseaux armés ou désarmés, aux pontons, aux sentinelles, aux gardiens, &c. — Dans un vaisseau chaque homme a un poste, soit pour travailler, soit pour combattre, *station*, soit pour dormir; & c'est une place qui lui est particuliérement assignée. L'ordre exige aussi que chaque chose ait une place déterminée; c'est pourquoi, faire cet arrangement, c'est mettre chaque chose à son poste. On met ainsi les ancres à poste en les rangeant le long de bord sous les haubans du mât de misaine; &, on met aussi à poste les chaloupes & canots, en les établissant sur le pont supérieur dans l'intervalle des deux gaillards, &c. La partie d'un vaisseau, où est logé le chirurgien est nommée le poste du chirurgien *surgeon's birth*, comme celle où sont soignés les malades est le poste des malades, *cock pit*. C'est dans le même sens qu'on dit le poste des gardes de la marine, celui des soldats, celui de l'équipage, &c.

Potence. s. f. On donne ce nom, à l'étançon, qui dans un vaisseau est placé au-dessous du pied du mât d'artimon, parce qu'il est maintenu par deux jambes de force. C'est aussi celui de certains piliers verticaux qui servent dans un vaisseau à soutenir des mâts de rechange.

Pouillouse. s. f. Nom donné souvent à la grande voile d'étai qui est la plus basse de toutes celles qu'on établit entre le grand mât & celui de misaine. Voy. voile d'étai.

Poulain. s. m. Arc-boutant qui reçoit ce nom lorsque son pied repose sur la cale d'un chantier & lorsque sa tête s'appuie contre l'étambot d'un vaisseau en construction, pour contribuer à empêcher ce bâtiment de glisser sur son chantier. On voit un tel poulain en *n* (fig. 42, C.). C'est un des derniers appuis qu'on ôte à un vaisseau construit, & une des dernieres pieces qu'on déplace au moment où il va être lancé à la mer.

Poulaine. ſ. f. *Head.* Plate-forme horiſontale placée entre les liſſes collatérales de l'éperon, & à la hauteur de la deuxieme batterie d'un vaiſſeau de 74 canons. On voit ſa forme & ſa grandeur en *b u s* (fig. 3, P.)

Poulie. ſ. f. *Block.* Dans la marine, on donne ce nom à l'aſſemblage d'une caiſſe *n a m* (fig. 60, M.) percée ou traverſée dans ſon épaiſſeur par une mortaiſe *a* dans laquelle eſt logée un rouet *b* qui y roule librement, ſur un axe en bois ou en fer, par ſes extrêmités appuyé ſur les parois de la caiſſe ou de la mortaiſe. On diſtingue les poulies, ou par leur forme, ou par leur épaiſſeur, ou par le nombre de leurs rouets, ou par leurs uſages; ou elles ſont extrêmement multipliées dans un vaiſſeau, ſoit pour augmenter, ſoit pour diriger les effets des puiſſances motrices. Il y a des poulies à un, deux, ou trois rouets. Celles à deux rouets n'ont ſouvent qu'une ſeule caiſſe qui alors a deux mortaiſes paralleles (fig. 9.), telles ſont les poulies à canon, *double block.* Souvent auſſi chacune eſt compoſée de deux caiſſes, à une ſeule mortaiſe, chacune (fig. 39); & placées dans le même plan l'une au bout de l'autre. Telles ſont des poulies, à palan, de candelettes, *long tackle blok.* Quelquefois auſſi les deux caiſſes de cette eſpece de poulie ſont l'une au bout de l'autre & dans des plans qui ſont perpendiculaires entr'eux (Voy. fig. 38 & *b*, fig. 78.) Telles ſont les poulies de bout de vergues nommées auſſi poulies à talon, *top ſail sheet block.* — Il y a des poulies en trois, *trible block*, ou qui portent trois rouets paralleles dans une même caiſſe, telles ſont, la poulie de capon, *cat block* (fig. 7.); les poulies de caliornes, *winding tackles*; & quelques poulies de driſſes, *geat blocks.* — On nomme poulies plates; celles dont la caiſſe à une forme applatie, *tyers*, afin qu'elles puiſſent être appliquées de chaque côté de la tête d'un mât & ſervir au paſſage des itagues de huniers. — Des poulies coupées, (fig. 44 & 47.) *ſnatch bloks*, ont une caiſſe longue, dont une face eſt tranchée tranſverſalement, pour le paſſage du cordage qui doit envelopper leur rouet, & afin qu'on n'ait pas beſoin de l'introduire par une de ſes extrêmités, dans la mortaiſe de cette caiſſe. — On nommoit poulies à tête de moine celles dont on ſe ſervoit autrefois pour les écoutes de civadiere (figure 88.). Elles avoient beaucoup de poids, & attachées aux coins inférieurs *c* & *a* de cette voile *b c a d* (fig. 66.). Elles la tenoient plus tendue & mieux déployée. — Des poulies qui ont la forme d'une navette, portent auſſi le nom de poulies à navette. Appliquées ſur le contour du ton du mât d'artimon, elles ſervent au paſſage des balancines de la vergue ſeche. — Les poulies tournantes,

ſont des poulies, (fig. 37.) qui placées en nombre & verticalement entre deux plateaux, peuvent tourner horiſontalement, & ſervir au paſſage de pluſieurs manœuvres, telles que les cargue-fonds, les cargue-boulines, les driſſes de voiles d'étai, &c. relatives au grand mât & au mât de miſaine. — Les poulies en rateau ou les rateaux en poulies (fig. 28.) ſont un aſſemblage d'une ou deux ſuites parallèles, de poulies qui ſont rangées dans une ſeule caiſſe longue. Ces rateaux ſont établis à bord d'un vaiſſeau l'un à droite & l'autre à gauche du mât de beaupré, & ils ſont fixés ſur les liures de ce mât. Ils ſervent à diriger pluſieurs manœuvres qui deſcendent du bout du beaupré, ainſi que du bâton de foc, pour ſe rendre ſur le gaillard d'avant. — Pluſieurs poulies tiennent leur nom des uſages auxquels elles ſont deſtinées. Ainſi, les poulies de retour, *quarter block*, ſont celles qui ne ſervent qu'à changer la direction d'un cordage tendu; & celles de conduite ſont ſeulement placées ſur ſa direction pour le conſerver ſans l'altérer. — Les poulies de ſous-vergue ou de bout de vergue, ſont placées ſous une vergue ou ſur ſon extrêmité; les premieres pour le paſſage des cargue-fonds & les ſecondes pour celui des balancines & des écoutes d'une voile ſupérieure; les poulies de ſur-vergues ſont établies ſur le milieu d'une vergue, pour les driſſes de baſſes-vergues & les itagues des huniers. Les poulies de driſſe, *gear blocks*, reçoivent la driſſe à l'aide de laquelle on éleve une vergue à la place où elle doit être établie. Les poulies de balancines, *lift blacks*, ſervent au paſſage des balancines des vergues; celle de guindereſſe, *top block*, ſert pour le cordage nommé guindereſſe qu'on emploie a guinder un mât de hune. Les poulies d'étai ſont celles qui ſont portées par le bout des étais & à l'aide deſquelles ont peut roidir ou rider ces mêmes étais, en les laçant avec les poulies des colliers. Les poulies d'écoute, d'amure, & de point, ſont ainſi nommées ſelon qu'elles ſervent au paſſage, ou d'une écoute, ou d'une amure, ou d'une eargue-point; il en eſt de même de celles qu'on nomme poulies de eargue-fond, de cargue-bouline, d'itague, *large leading block*, de palanquin, de cartahu & d'orin de galere. — Les poulies de redreſſe, ſervent au paſſage des eordages par le moyen deſquels on redreſſe ou on travaille à redreſſer un vaiſſeau incliné latéralement pendant le carénage. Les poulies de lançage ſont groſſes; leur caiſſe eſt longue, garnie de pluſieurs rouets, & elles ſont employées dans les grands appareils, tels que ceux qui ont pour objet de tirer les vaiſſeaux des baſſins; ou de les y faire entrer lorſque l'eau introduite dans ces formes ne peut tenir flot-dans ces mêmes bâtimens; ou de les élever de la mer ſur le

rivage, en les faiſant gliſſer ſur un plan incliné. — Les poulies de mâtage & de carene, *careening blocks*, ſont celles qui ſervent, à élever des mâts, ſur le bord d'un vaiſſeau qu'on ſe propoſe de mâter, ou à incliner latéralement les bâtimens qu'il faut carener. — Lorſque parmi les poulies dénommées, il en eſt dont l'eſtrope eſt terminée; par un fouet, ou par un croe, ou par un tourniquet; on les déſigne encore par les noms de poulies à fouet, *tail blocks*; poulies à croe, *block with a hook*; & poulies à tourniquet, *block with a ſwivel hook*; (fig. 35, 9 & 16.)

POULIERIE. ſ. f. *Block shed.* Atelier où ſont fabriquées les poulies propres au gréément des bâtimens de mer.

POULIEUR. ſ. m. *Block maker.* Ouvrier dont l'art eſt de faire des poulies.

POULIOT. ſ. m. Rouet enchaſſé à demeure, ou entre deux plateaux, ou dans une caiſſe longue & fixe. — Il y en a de tels ſur le bout du plat-bord du gaillard d'arriere. Leur plan eſt incliné à l'horiſon & ils ſervent au paſſage, des cordages nommés, faux-bras de miſaine; amures, de bonnettes, de huniers; & écoutes de voiles d'étai.

POUPE. ſ. f. *Stern.* C'eſt le nom de cette face poſtérieure qu'un vaiſſeau flottant préſente au-deſſus de l'eau, & au-deſſus de ſa voûte; (fig. 2, A.). On le donne auſſi à toute la partie d'un vaiſſeau, qui eſt ſaillante, en dehors de la liſſe d'hourdy (fig. 1, A.) telle que *s R pr* (fig. 1, P.) & dans laquelle on remarque le prolongement du ſecond pont, ainſi que celui du gaillard & de la dunette, avec une galerie, des portes, des fenêtres & beaucoup d'ornemens, (fig. 42, C.) en peinture ou en ſculpture.

POUSSÉE. ſ. f. Quelques auteurs & quelques marins donnent le nom de pouſſée verticale à la preſſion que l'eau exerce dans le ſens vertical ſur la carene d'un vaiſſeau qui eſt flottant & en repos.

POUSSE-PIED. ſ. m. C'eſt une eſpece d'accon, voyez ce mot, ou un petit bâteau à fond plat dont le pêcheur ſe ſert pour courir ſur la vaſe molle que la mer laiſſe à découvert en ſe retirant du rivage, par ſon reflux. Le moyen employé par les pêcheurs pour s'avancer ſur un champ de vaſe dans une direction quelconque, eſt de pouſſer avec le pied ce bateau qui eſt quelquefois ſi petit qu'il a à peine un pied de largeur ſur autant de profondeur & avec une longueur de 4 à 6 pieds.

POUSSER v. a. Quand on porte la barre du gouvernail d'un vaiſſeau ſoit à tribord ſoit à babord, pour placer le plan de cette machine obliquement au plan diamétral du bâtiment, c'eſt pouſſer la

barre

barre, *to bring the helm*; & ſi elle eſt pouſſée juſqu'à toucher la muraille du bâtiment, c'eſt la pouſſer à bord. — Pouſſer une bordée, c'eſt la prolonger. — Pouſſer au large, *to sheer off*, c'eſt pour un vaiſſeau s'éloigner de la côte & gagner la grand'mer; mais pour un canot, c'eſt s'écarter ou du rivage ou d'un bâtiment, près deſquels il étoit arrêté. — Un bâtiment eſt pouſſé à la côte, *to be driven on shore*, lorſqu'il eſt entraîné, par des puiſſances ſupérieures, telles que le vent, les courans, ou les lames, ſur une côte qui le menace du danger d'être briſé ou échoué. On dit de la mer ou d'une lame qu'elle pouſſe du fond, lorſque par ſon agitation, l'eau peu profonde, remue, retourne le ſol mobile qu'elle couvre & ſe charge de ſes parties les plus légeres.

PRAME. ſ. f. *Pram, or flat bottomed ship.* Gros & fort bâtiment dont le fond eſt plat, & qui peut porter de grands poids ou de gros & nombreux canons en batterie, ſans enfoncer dans l'eau à une grande profondeur. On en a employé pour la défenſe de certaines côtes, & elles ſervoient comme autant de fortereſſes mobiles.

PRATIQUE. ſ. m. Un marin eſt pratique d'un port, d'une riviere, d'une rade, d'une côte, d'un parage quelconque, lorſque ſon expérience, ſes fréquens voyages, ou ſes recherches particulieres dans les lieux indiqués lui ont fait connoître, les paſſes, les marées, les courans, les mouillages, les écueils, & toutes les circonſtances locales qui peuvent éclairer & favoriſer ou contrarier la navigation de toute eſpece de bâtimens de mer. — Tel marin peut ainſi être pratique de la mer ou de telle côte, & ne pas l'être de telle autre; *pilot.*

PRATIQUER. v. a. Des navigateurs étant ſur un vaiſſeau, ſont dits pratiquer avec la terre, lorſqu'ils établiſſent des moyens de communication en envoyant des canots & des hommes, ſoit pour prendre connoiſſance de cette terre, ſoit pour chercher des objets néceſſaires à leur beſoin, ſoit pour traiter avec les indigenes. — On dit auſſi qu'on ne peut pratiquer avec la terre, lorſque les hautes lames qui briſent ſur ſes rochers ou ſur ſon rivage élevé, en défendent l'approche.

PRÉCEINTE. ſ. f. *Wale.* Une préceinte eſt compoſée de pluſieurs planches placées les unes à la ſuite des autres, & appliquées comme les bordages, qu'elles excedent en largeur & épaiſſeur, pour former comme eux une forte ceinture qui contribue à lier très-étroitement tous les couples d'un bâtiment depuis la proue juſqu'à la poupe. Dans un vaiſſeau à deux ponts, il y a deux préceintes qu'on voit en *xa* (fig. 1, P.), & qui ceignent le vaiſſeau au-deſſous de ſa batterie baſſe. Deux autres préceintes *skn* ſont éta-

blies entre les deux batteries, & enfin une derniere *lkr*, rase le bord supérieur de la muraille de vaisseau au milieu de sa longueur ou plutôt le bord des passe-avants. Celle-ci porte particuliérement le nom de carreau *sheer rail or waist rail*, & les précédentes sont distinguées par les noms de premieres, secondes, *main wales*, troisiemes & quatriemes préceintes *channel wales*. — Les préceintes d'un vaisseau, ayant sur les bordages qui les avoisinent, une saillie extérieure assez sensible, leur contour est tracé avec plus d'art & de soin que celui des autres bordages, afin que leur courbure élégante & gracieuse, rende aussi très-agréable la forme des œuvres mortes d'un bâtiment dont elles sont les traits les plus marqués & les plus apparens.

Prélat. s. m. *Tar pawling.* Toile imbibée de goudron. Cette préparation la rend moins pénétrable à l'eau & plus propre à mettre certains objets à couvert de la pluie ; c'est pourquoi on étend des prélats, sur les écoutilles d'un vaisseau ou sur ses panneaux, & sur ses marchandises & sur des effets quelconques.

Près. Prépósition qui entre dans plusieurs expressions très-communes aux marins. — Les voiles d'un vaisseau sont orientées au plus près du vent, *close hauled*, lorsque leur plan forme avec la quille un angle aussi petit que le gréement des mâts peut le permettre, & lorsque dans cet état le vent les frappe sous un angle d'incidence qui n'a pour mesure que 11 à 12.° (fig. 1, A.) Si cet angle est un peu plus grand, elles sont orientées près du vent : & elles portent près & plein, *full and by*, lorsque cet angle est assez ouvert pour que les voiles soient également & fortement frappées dans tous leurs points par le vent régnant, en gardant toujours leur position oblique à la quille. — Un vaisseau dont les voiles sont dans ces différens états, est dit alors, faire ou tenir le plus près, *to be close hauled, or sharp trimmed*, courir ou présenter au plus près ; & lorsqu'on dispose ainsi ses voiles, il met au plus près. — Le secours du gouvernail est employé souvent pour faire tourner un vaisseau sur lui-même, soit afin de rendre très-petit l'angle d'incidence du vent sur les voiles orientées aussi obliquement à la quille qu'elles peuvent l'être, soit pour conserver à cet angle une grandeur constante & convenable aux circonstances. Alors les ordres aux timoniers, c'est-à-dire, ceux seulement qui sont relatifs à tous ces mouvemens de rotation sont donnés par les expressions suivantes, près du vent ? *Thouch the wind* ? Près & plein ? *Full and by* ? Pas plus près ? *No neaver.*

Présenter. v. a. Etre dirigé. Un vaisseau qui a sa proue tournée vers le vent, ou vers les lames qui l'abordent, ou vers un courant

de la mer, eſt dit préſenter le bout au vent, ou à la lame, *to ſtem, the wind; the ſea*, ou au courant. Si dans ſon mouvement progreſſif il eſt dirigé ſur tel air de vent déterminé, il préſente le cap à cet air de vent. — Lorſqu'on le compare à un objet extérieur, qui eſt placé ſur une ligne perpendiculaire à la longueur du bâtiment, celui-ci préſente le travers au premier, *to bring the broad ſide*. C'eſt ainſi qu'on fait préſenter le travers d'un vaiſſeau à un fort qu'il doit canonner.

PRESSE. ſ. f. Contrainte, ou violence exercée contre des hommes, pour les armer ſur des bâtimens de mer, & les faire ſervir de matelots, ou pour compoſer leur équipage. Tel eſt l'uſage anglois dont l'adoption en France ſera toujours éloignée par la belle inſtitution des claſſes.

PRESSER. v. a. C'eſt exercer la preſſe. Voy. ce mot. *To impreſſ.*

PRESSEUR. ſ. m. Homme dont l'emploi eſt de preſſer ou d'exercer la preſſe. Voyez ce mot.

PRÊTER. v. a. Un vaiſſeau qui préſente le côté, ſoit au vent, ſoit aux lames, ſoit à un courant, ſoit à l'ennemi dans un combat, eſt dit prêter le côté au vent, aux lames, au courant, à l'ennemi; *to range a breaſt*; & il ne prend cette poſition que pour braver leurs efforts ſans en craindre de funeſtes conſéquences.

PRÉVOT. ſ. m. Dans un vaiſſeau, il y a un prévôt d'équipage, *ſwabber of a ſhip*, qui eſt embarqué & engagé, pour inffliger les punitions, ordonnées contre des malfaiteurs ou contre des coupables quelconques; on le charge auſſi de balayer & gratter le vaiſſeau. — On nomme prévôt de la marine, un officier royal de juſtice qui connoît, des délits commis dans l'arſenal du Roi, & de toutes les affaires qui ſont de la juriſdiction attribuée aux Intendans de la marine du Roi. *Provoſt martial of the navy.*

PRIME. ſ. f. On nomme prime d'aſſurance, *præmium of inſurance* une ſomme d'argent qui eſt payée d'avance à un aſſureur, comme le prix de l'engagement qu'il contracte de remplir les clauſes d'une police d'aſſurance. Une prime eſt en raiſon de la valeur que la perſonne aſſurée attribue aux objets garantis par l'aſſureur.

PRIMER. v. a. Un vaiſſeau prime la marée, lorſque ſes diſpoſitions ou ſes mouvemens précédent une marée ou le commencement d'une marée dont dépend leur ſuccès. — Un bâtiment, doit-il remonter une riviere, & eſt-il preſſé par les circonſtances? S'il s'avance pour refouler le courant avec un vent qui eſt favorable, & avant que le flux ait commencé à ſe faire ſentir, alors il a primé le flot; comme il prime le juſant, s'il deſcend cette riviere, lorſque le flot eſt à ſon maximum, & avant que la mer commence à perdre.

PRISE. ſ. f. *Prize, taking by the ennemy.* On donne ce nom à tou-

bâtiment pris à l'ennemi: & c'eſt d'après cette acception qu'on doit ſentir aiſément ce qu'on entend par les expreſſions, rendre une priſe; vendre, acheter, partager, une priſe. Si la valeur d'une priſe eſt diviſée en pluſieurs parts, les co-partageans diſent qu'il leur revient *N* parts de priſe, ſuivant les ordonnances relatives aux priſes.

PROFONTIÉ. adj. On dit d'un vaiſſeau, mais peu communément, qu'il eſt profontié lorſqu'il tire beaucoup d'eau, ou lorſque ſa carene deſcend profondément dans l'eau où il flotte.

PROLONGER. v. a. Un vaiſſeau prolonge une côte, ou une iſle ou une terre, lorſqu'il s'avance le long de ce vaiſſeau ou de cette terre, dans une direction parallele à leur longueur; & à peu de diſtance; *to bring a ship a long side of another*; prolonger un bâtiment ennemi, c'eſt auſſi l'aborder de long en long, ou ſe placer à ſes côtés. --- Prolonger une ligne ennemie, c'eſt courir parallélement à cette ligne, en ſe tenant très-près des bâtimens qui la compoſent; *to run down a line*, *to range a line*; *to paſſ along line*. --- Prolonger la civadiere, a bord d'un vaiſſeau, c'eſt la ranger le long du mât de beau-pré, qu'elle croiſe perpendiculairement dans a ſituation naturelle. (fig. 1, P.)

PROPORTION. ſ. f. Les dimenſions d'un mât, celles d'une vergue, d'une manœuvre & même d'un vaiſſeau, ſont ſouvent nommées leurs proportions, peut-être parce qu'elles ſont les baſes des rapports des différentes parties de ces objets.

PROS. ſ. m. Embarcation, ou petit bâtiment ainſi nommé par les malais qui en font uſage. Ils peuvent-être comparés dans leur enſemble à l'aſſemblage de deux demi-cônes réunis par leurs baſes, & ils ſont doués éminemment de la qualité de bien marcher.

PROUE. ſ. m. *Prow or bow.* Ce nom exprime une partie aſſez indéterminée d'un vaiſſeau, & même il eſt peu en uſage parmi les marins qui indiquent par le nom d'avant toute la partie d'un vaiſſeau qui eſt compriſe entre l'étrave & le maître-couple. Le nom de proue ſembleroit devoir n'exprimer que la face antérieure & apparente d'un vaiſſeau flottant, comme celui de poupe ſignifie ſa face poſtérieure; ainſi la fig. (3, A.) préſenteroit la vue de la proue d'un vaiſſeau de 74 & la fig. (2) celle de ſa poupe.

PRUD'HOMME. ſ. m. Juré, ou juge établi dans certains ports pour connoître des difficultés ou des diſcuſſions, en fait de pêche, ou en quelques autres objets de marine.

PUIT. ſ. m. On donne quelquefois ce nom à l'archi-pompe d'un vaiſſeau, parce que c'eſt au fond de cette archi-pompe que ſe rendent des eaux qui pénétrent ou bien; qui ſe répandent dans l'intérieur

du bâtiment. L'archi-pompe d'artimon qui renferme auſſi des pompes ; porte ſouvent le même nom par la même raiſon. --- Un puit ſur le fond, *well on a bank*, eſt une cavité profonde dans un haut-fond que l'eau recouvre. Sa grandeur & ſa profondeur ne permettent de meſurer la hauteur de l'eau que ſur ſes contours ſans qu'elle puiſſe être ſondée dans le centre de cet eſpace, qui eſt alors nommé puit à cauſe de cette particularité.

Q.

QUAI. ſ. m. Eſpace ſur le bord, de la mer ou d'une riviere ; qui ſouvent eſt une levée revêtue de pierres, mais qui eſt toujours préparé de maniere à faciliter & l'approche des bâtimens, & leur chargement & leur déchargement. — Un bâtiment eſt à quai lorſqu'il eſt le long d'un quai.

QUAIAGE. ſ. m. Paiement qui eſt fait par chaque bâtiment pour l'entretien d'un quai, lorſqu'il lui eſt utile, & qu'il s'en ſert pour le chargement ou le déchargement de ſes marchandiſes.

QUALITÉ. ſ. ſ. Lorſqu'un vaiſſeau a l'avantage habituel de bien marcher, de bien porter la voile, de bien gouverner, de peu dériver, de s'élever aiſément ſur les lames & d'avoir des oſcillations douces & régulieres ; ces propriétés, ſont nommées, ſes qualités. S'il ne les a pas à un certain degré il manque de qualités.

QUARANTAINE. ſ. f. Jours de retraite ou d'iſolement qu'on fait paſſer aux bâtimens, & aux navigateurs embarqués, lorſqu'ils ont communiqué avec des peuples ſoupçonnés d'être attaqués de la peſte. Le nombre de ces jours étant ordinairement de quarante, on a donné le nom de quarantaine, *quarantine*, à ce temps pendant lequel toute communication eſt interdite. Cependant ce même temps eſt quelquefois abregé comme il eſt auſſi quelquefois augmenté. Pendant cet intervalle, les officiers de ſanté ſont une inſpection rigoureuſe de l'état de toutes les perſonnes armées, ſur le vaiſſeau qui eſt condamné par la loi à faire quarantaine ; ils examinent ſur-tout le genre des maladies régnantes afin de prévenir tout accident, ſi elles préſentoient un caractere contagieux ; & c'eſt enfin ſur leur rapport que la quarantaine eſt prolongée ou terminée. --- Se ſoumettre à cette loi conſervatrice c'eſt faire quarantaine, *to perform quarantine*, ou être en quarantaine.

QUARANTAINIER. ſ. m. Petit cordage compoſé de trois torons ou cordons, de fils qui ſont commis enſemble, *ratling line.* On diſtingue des quarantainiers ſimples & doubles. Les premiers ſont faits avec ſix ou neuf fils, tandis que dans les autres on y fait entrer de 12 à 15 fils. C'eſt pourquoi on les nomme auſſi pour les différencier, quarantainiers à *N* fils, *N thread Ratling.* Les torons de ce mince cordage, ſont tortillés dans un ſens oppoſé au tortillement primitif des fils, & ils ſont commis à l'aide de la roue & des molettes du ſiege de commettage. Un cochoir eſt auſſi employé pour les commettre & on leur donne ſoixante braſſes de longueur. Quelques-uns, qui ſont deſtinés à ſervir de driſſe de pavillon ou de flamme, ſont les ſeuls qui ne ſoient pas goudronnés.

QUARRÉ. ſ. m. On donne le nom de quarré naval, *naval ſquare*, à un parallélogramme de forme parfaitement quarrée qu'on trace ſur le gaillard d'arriere d'un vaiſſeau lorſqu'il fait partie d'une armée navale, pour ſervir à faire des relevemens fréquens & qui ſont néceſſaires à une détermination prompte des poſitions reſpectives de tous les vaiſſeaux de cette armée. Deux des côtés de ce quarré ſont paralleles à la longueur du vaiſſeau & les deux autres à ſa largeur. Les premiers ſervent à relever tous les bâtimens qui ſont de l'avant ou de l'arriere pour reconnoître, ſi le vaiſſeau d'obſervation forme avec eux une ſeule & même ligne, & s'ils ſont dans les eaux les uns des autres. Les paralleles à la largeur ſont, pour relever du viſſeau d'obſervation, les autres bâtimens qui ſont par ſon travers, ou pour ſe mettre à leur égard dans cette poſition relative. --- Les diagonales ſont auſſi tracées dans ce quarré, & comme chacune fait avec la longueur du vaiſſeau ou avec le côté qui lui eſt parallele, un angle obtus de 135°, c'eſt-à-dire, le même angle que forment entr'elles les deux lignes du plus-près, elles ſervent à faire des relevemens ſur ces lignes importantes. C'eſt par elles, par exemple, que dans une armée qui court en échiquier, (fig. 3 & 4, E.) un vaiſſeau releve les autres vaiſſeaux & ſe maintient facilement ſur une ligne que l'armée, doit former toujours réguliere & ſans déſordre.

QUARRÉ. adj. On nomme quarrées les voiles quadrangulaires des vaiſſeaux, telles que celles qui ſont repréſentées (fig. 33, 35, 59, 79, 85, M.) quoique leur forme ne ſoit ni quarrée ni ſemblable à celle d'un parellélogramme quelconque; mais elles ont un côté nommé la bordure, qui eſt à-peu-près parallele à leur envergure ou au côté qui eſt lacé avec une vergue, & cette diſpoſition les fait nommer voiles quarrées. Le vaiſſeau qui eſt garni de voiles ſemblables, eſt dit être gréé à trait quarré, *ſquare.* —

Lorſque les vergues de ces voiles ſont dans une ſituation perpendiculaire au plan diamétral d'un vaiſſeau, ou à ſa longueur, elles ſont braſſées quarrées ; *ſquare by the braces.*

QUART. ſ. m. Un quart de vent, *point*, eſt la trente-deuxieme partie de la circonférence d'une bouſſole. Le nom de quart vient de ce que les airs de vent qui ſont compris, entre deux points éloignés de 45°, reçoivent des noms relatifs à leur diſtance à ces points extrêmes, & de ce qu'ils partagent cette diſtance, en quatre parties égales. --- Le vent change de *N* quarts lorſque ſa direction nouvelle fait avec ſa direction précédente un angle de *N* quarts ou de *N* fois 11°, 15' ; de même un vaiſſeau arrive de *N* quarts, *to bear away N points*, lorſque par un mouvement de rotation ſur lui-même, le vent agit ſur ſes voiles ſous un angle d'incidence qui augmente de *N* quarts. --- On donne le nom de quart de nonante, *back quadrant*, à un inſtrument en bois, avec lequel on peut meſurer, quoiqu'avec peu de préciſion, les hauteurs du ſoleil depuis 0.° juſqu'à 90.°. Il eſt compoſé de deux arcs de cercle qui ſont tracés dans un même plan avec des rayons différens. L'un eſt un arc de 60.° & l'autre de 30.° Celui-ci, appartient à un plus grand cercle, & à des diviſions plus multipliées. Une pinnule, nommée marteau, eſt placée ſur une des diviſions du petit-arc, & porte une lentille par le moyen de laquelle les rayons du ſoleil ſont raſſemblés pour peindre ſon image ſur un point d'un autre marteau qui eſt fixé au centre de l'inſtrument, & qui comme le premier eſt perpendiculaire à ſon plan. L'obſervateur en faiſant tomber l'image du ſoleil au centre de ces arcs, a l'œil appliqué ſur un troiſieme marteau qui eſt porté par l'arc du plus grand rayon ; & lorſqu'il voit en même temps, & le ſoleil & l'horiſon à travers le marteau du centre qui à cet effet préſente une fente convenable, il a meſuré la hauteur momentanée & apparente de cet aſtre, parce qu'elle eſt égale à la diſtance compriſe entre les marteaux portés par les deux arcs déſignés. --- A bord des vaiſſeaux le quart, eſt la garde du bâtiment, *watch*, pendant un temps déterminé ; & ce mot ſignifie un intervalle de temps, qui ordinairement eſt le quart d'un jour, ou qui embraſſe ſix heures conſécutives. Dans un vaiſſeau le quart, ou la garde, ou le ſervice, eſt confié aux mêmes perſonnes depuis midi juſqu'à ſix heures, temps auquel elles ſont relevées par d'autres qui rempliſſent les mêmes fonctions juſqu'à minuit. Enſuite les remplacemens ſe font de quatre heures en quatre heures. Les uns ſont nommés quarts de jour & les autres quarts de nuit, *day break watch*, *and night watch*, ſelon qu'ils ont lieu pendant le jour ou pendant la nuit. --- Etre de quart, *to keep the watch*, ou faire le quart, *to be upon the*

watch, c'eſt être de ſervice ou de garde à bord d'un vaiſſeau pour veiller à la ſûreté du bâtiment, & pour coopérer à toutes les manœuvres que peuvent exiger les vents, la mer & les circonſtances; — Faire bon quart, *to keep a good look out*, c'eſt faire le ſervice avec une ſurveillance particuliere & continuelle. — L'Officier de quart, *officer who command te watch*, eſt celui qui commande à bord, ſous les ordres du Capitaine, pendant ce temps de ſervice. — Prendre le quart & laiſſer le quart ou changer le quart, c'eſt ſe charger du ſervice général à bord d'un vaiſſeau & le remettre enſuite à ceux qui ſuccedent après un temps déterminé. Chaque moitié de l'équipage d'un bâtiment eſt ſucceſſivement de ſervice ou de quart, ſoit le jour, ſoit la nuit; & pour les diſtinguer lorſque la diviſion en eſt faite, on nomme l'une de ces moitiés le quart de tribord & l'autre le quart de babord, *ſtarboard and larboard watch*. Ainſi pour appeller au quart celle des deux qui doit être de ſervice, on dit, tribord ou babord au quart ? *Staboard or laboard watch hoay* ? — Pendant la nuit & à chaque demi-heure, la partie de l'équipage qui eſt de quart, annonce, que tout le monde veille exactement, en criant à haute voix, bon quart, par-tout, bon quart ? *all's well*; quelquefois auſſi ils emploient cette autre exclamation, à l'autre & bon quart ? & toujours dans le deſſein d'avertir de leur vigilance continuelle; enfin, le rôle de quart, eſt une liſte arrêtée & nominative, & des hommes qui compoſent le quart de tribord ou de babord, & des poſtes, c'eſt-à-dire, des places aſſignées à chacun pour manœuvrer ſoit ſur le gaillard-d'arriere ſoit ſur celui d'avant.

QUARTIER. ſ. m. On donne, dans un vaiſſeau, le titre de quartier-maître, à l'officier-marinier qui eſt immédiatement après le boſſeman & dont les fonctions ſont de veiller à la propreté du bâtiment en faiſant gratter, nettoyer, fauberter & laver par-tout où cela devient néceſſaire, *quarter maſter*. — Quelquefois on donne le nom de quartier anglois à l'inſtrument nommé plus généralement quart de nonante, *back quadrant*. — Dans un vaiſſeau on dit que le vent eſt de quartier, lorſqu'il ſouffle dans la hancheentre la poupe & le maître-couple. *Quartering wind*. — Les marins qui ſont claſſés, ſont domiciliés dans différentes parties de la France : & on a donné le nom de quartiers des claſſes, à certains eſpaces, c'eſt-à-dire, à des diviſions du royaume où ces marins ſont domiciliés ſéparément & ſous les ordres d'un ſeul commiſſaire ou ſyndic des claſſes. — Dans l'art du pilotage on ſe ſert d'un quartier de réduction, pour meſurer le chemin que peut avoir fait un vaiſſeau, ſoit en latitude, ſoit en longitude, étant données, la longueur & la direction de ſa route réelle.

pendant un temps déterminé ; *finical quadrant.* La forme de ce quartier de réduction eſt celle d'un parallélogramme rectangle dont la ſurface eſt diviſée, en un très-grand nombre de petits quarrés égaux par des lignes qui ſont menées parallélement aux deux côtés adjacens de ce parallélogramme ; de plus, des arcs tracés du ſommet d'un des angles du quartier, comme centre, & avec des rayons égaux aux diſtances qui ſéparent ce centre des divers points de diviſions des côtés, achevent de rendre ce quartier propre, aux opérations indiquées, ou à l'uſage annoncé. Un de ces derniers arcs eſt diviſé en parties de 12' & il ſert à diriger du centre, un fil, de maniere à lui faire former avec la ligne nord & ſud que repréſente la hauteur du quarré, le rhumb de vent de la route faite par un vaiſſeau. C'eſt ſur ce fil ainſi dirigé, qu'on prend une longueur pour repréſenter celle de la route, en faiſant valoir depuis une juſqu'à N lieues, l'étendue de chacune des diviſions des rayons. Ainſi à l'aide de ce fil qui eſt mobile autour du centre du quartier, & des lignes diviſées qui ſont tracées, on peut former aiſément tous les triangles-rectangles dont les côtés & les angles entrent dans le calcul du chemin fait par un vaiſſeau, ſoit en latitude, ſoit en longitude. L'uſage du quartier peut, devenir familier aux marins, quoiqu'ils ignorent la trigonometrie, & les conduire à des réſultats aſſez exacts ; ainſi il leur eſt très-utile, & ils l'emploient généralement pour déterminer chaque jour à bord, le point de l'arrivée du vaiſſeau qu'ils conduiſent.

QUENOUILLETTE. ſ. f. On donne quelquefois ce nom aux montans de poupe (fig. 2, P.) qui ſont le prolongement des montans de voûte, & qui s'élevent juſqu'au couronnement, pour former les côtés des fenêtres & des portes percées dans la poupe, cette face extrême & poſtérieure d'un vaiſſeau. -- On nomme auſſi & généralement quenouillette de trelingage, un cordage qui croiſe les haubans d'un bas-mât, horiſontalement, & à une diſtance du bord de la hune égale à celle de ce même bord au ton du bas-mât correſpondant. Ce cordage eſt redoublé ſur lui-même, & ſes deux bouts paſſent alternativement (fig. 76, M.) derniere & devant chaque hauban, qu'ils embraſſent & avec leſquels ils ſont liés dans leur cours. Dans cet état, ils deviennent un appui ſolide ſur lequel ſont fixées les gambes de hune qui contribuent au maintien des mâts de hune ; enſuite pour ajouter à leur ſtabilité, les deux quenouillettes oppoſées, qui ſont liées aux haubans correſpondans d'un même mât, ſont lacées enſemble, par un nouveau cordage. Celui-ci par des tours & retours, ſe rend du premier hauban de babord où il eſt attaché, au premier hauban de tribord, revient au deuxieme de babord &

ainſi ſucceſſivement. Enſuite tous ces tours ſont fortement bridés ou arrêtés en faiſçeau pour ajouter à leur tenſion ; & le nom de trelingage qu'on donne à leur aſſemblage, fait diſtinguer auſſi les quenouillettes ſous celui de quenouillettes de trelingage.

QUENOUILLON. ſ. m. Echeveau d'étoupe filée, ou étoupe cordonnée, pour être employée au calfatage des vaiſſeaux.

QUÊTE. ſ. f. *Rake of the ſtern poſt.* Quantité *bc* (fig. 23, C.) dont s'écarte, de l'extrêmité poſtérieure de la quille d'un vaiſſeau, une perpendiculaire *ab* qui eſt abaiſſée du ſommet *a* de l'étambot *ac* ſur le prolongement *cb* de la face inférieure de la quille *co*. Cette diſtance eſt nommée quête de l'étambot ; & ſouvent elle eſt nulle, ſur-tout dans les vaiſſeaux modernes.

QUEUE. ſ. f. Un cordage qui conſerve ſur ſa longueur entiere une groſſeur conſtante excepté dans une extrêmité qui ſe termine en pointe ; eſt diſtingué ſous le nom de cordage en queue de rat, *pointing*, *pointed rope*. Cette forme rend le bout de ces cordages plus facile à introduire dans les caiſſes des poulies où ils doivent paſſer. C'eſt dans l'atelier de la garniture, qu'on travaille ainſi ſous une forme pointue l'extrêmité d'un cordage. Les bouts des torons ſont décommis ou détortillés ſur une certaine longueur ; pluſieurs de leurs fils ſont coupés à des diſtances inégales ; & enſuite après cette diminution graduelle, on recouvre l'aſſemblage de tous les fils inégaux ou plus & moins longs, d'une treſſe qui eſt ſemblable à celle qu'on forme ſur les pommes ou ſur l'œillet d'un étai. --- Dans les corderies on nomme queue de quarré, la partie rampante de cette eſpece de charriot décrit au mot quarré, c'eſt-à-dire, de celle qui repoſe ſur la terre, & qu'on charge de poids plus ou moins conſidérables, pour en faire un modérateur de la marche du quarré. --- La queue d'un boſſoir eſt la partie *bd* (fig. 3, P.) de ſa longueur *cbd* par laquelle ce boſſoir eſt fixé ſur le gaillard d'avant d'un vaiſſeau. --- Dans une armée rangée ſur une ligne de combat, le vaiſſeau de queue eſt celui qui dans l'ordre de marche eſt au dernier rang ou à la ſuite de tous les autres vaiſſeaux dont cette armée eſt compoſée. De là vient qu'on dit d'un vaiſſeau qu'il prend, ou qu'il a ordre de prendre, la queue de l'armée, lorſqu'il ſe range ou qu'il doit ſe ranger à la ſuite de l'armée & ſur l'extrêmité de la ligne.

QUILLE. ſ. f. *Keel.* En comparant la carcaſſe d'un bâtiment (fig. 39, C.) au ſquelette d'un poiſſon, la quille *bm* repréſente l'arrête longitudinale, tandis que les couples en figurent les côtes principales. C'eſt ſur cette quille que ſont diſpoſés & arrêtés les couples, comme les côtes d'un animal le ſont ſur l'arrête déſignée.

On voit de cette quille une partie extrême *Qd* (fig. 22.), & quelques-unes de ſes pieces compoſantes en *A* & *B*, (fig. 1.). Elle porte ſur chacune de ſes faces latérales dans leur partie ſupérieure, une raînure ou une cannelure longitudinale *rq* (fig. 22.) pour recevoir le bord inférieur, du dernier des bordages qui forment une enveloppe extérieure à la carcaſſe d'un vaiſſeau, & cette raînure eſt nommée la rablure de la quille. --- Les couples préparés comme on le voit (fig. 89.), portent une entaille *nouq* pour être enchaſſés par leur varangue *a o c* dans l'épaiſſeur de la quille de maniere que *nq* vienne raſer le bord ſupérieur de la rablure ; mais comme la hauteur *rd* (fig. 22,) de la quille & la force qu'elle doit conſerver par ſes dimenſions, permettent rarement de l'entailler profondément, dans les points occupés par les divers couples pour embraſſer le talon de leur varangue, on lui ajoute ſur ſa face ſupérieure une planche épaiſſe nommée contre-quille qui fortifie l'aſſemblage des pieces de quille en même-temps qu'elle eſt entaillée vis-à-vis chaque couple. --- Quelquefois la face inférieure de la même quille eſt recouverte d'une planche épaiſſe, & qui regne ſur toute ſa longueur, ſous le nom de fauſſe quille, *falſe keel*, cette piece n'eſt ainſi ſur-ajoutée que pour corriger dans un vaiſſeau, un défaut connu de beaucoup dériver, ou parce qu'elle permet auſſi par ſon établiſſement l'augmentation de la ſurface du gouvernail dans ſa partie inférieure afin d'ajouter à la facilité de gouverner. D'ailleurs cette fauſſe quille, conſerve la quille dans les échouages parce qu'elle porte ſeule ſur le fond, & elle la préſerve en partie de la piqure des vers.

Quilloir. ſ. m. Bâton d'une certaine longueur à l'aide duquel, un ouvrier fait tourner ſur lui-même un touret ou un dévidoir.

Quinçonneau. ſ. m. *Toggel.* Ce mot eſt ſynonime avec cabillot. Voy. Cabillot.

R.

RABAN. ſ. m. *Rope band.* Cordage de peu de longueur, employé à attacher ou à lier différentes choſes enſemble. Les divers cordages dont on ſe ſert pour attacher, par pluſieurs points (figure 78, M.) le côté d'une voile, à la vergue qui doit la porter, reçoivent le nom de rabans d'envergure, *head lines*, rabans de ſaix, rabans de rètiere, *earings*; dans le nombre de ces bouts de cordage ceux qui ſont deſtinés à lier les coins ſupérieurs d'une voile avec les extrêmités de la vergue en *b* portent les noms diſtinctifs de rabans de pointure & rabans de croiſure. Les rabans qu'on attache aux pattes de ris, pour les élever au beſoin & rapprocher de la vergue ces points latéraux d'une voile, ſont nommés rabans de pointure de ris, *ree fearing.* Tous ces rabans ſont des cordages de l'eſpece des quarantainiers. — Des rabans de ferlage, *furling lines* (fig. 68. M.) ſont autant de treſſes plattes & larges faites de fils carrets qui ſervent à ſerrer étroitement ſur une vergue ou à preſſer fortement ſur elle, tous les plis d'une voile retrouſſée, pour la ſouſtraire autant qu'il eſt poſſible à l'impulſion du vent — Les rabans de ſabords, *port ropes*, ſont auſſi de forts quarantainiers, qu'on emploie pour maintenir fermés, les mantelets des ſabords d'un vaiſſeau. — Les rabans de volée, ſont des cordages par le moyen deſquels, on fixe invariablement contre la face intérieure de la muraille d'un vaiſſeau, la volée des canons lorſque ceux-ci ſont à la ſerre. Voy. Serre. — Des rabans de pavillon, *rope band of a flag*, ſont autant d'anneaux en corde qui paſſent dans les œillets percés ſur le côté vertical du pavillon, & qui embraſſent le mât ſur lequel il eſt déployé, afin qu'il ſoit maintenu, & lié à ce mât dans divers points de ſa hauteur. — Enfin les rabans d'un hamak, ſont de petits cordages attachés en divers points de ſes deux extrêmités pour ſervir ſoit à le ſuſpendre, ſoit à l'étendre plus facilement dans le ſens de ſa largeur.

RABANNER. v. a. C'eſt faire uſage de rabans; & on rabanne une voile, lorſqu'on s'occupe à la lier à ſa vergue par le moyen des rabans néceſſaires.

RABATTUE. ſ. f. Les parties de la muraille d'un vaiſſeau, qui forment l'enceinte des gaillards ou de la dunette, portent les noms

de rabattue. La rabattue de l'avant, *drift rail forward*, (fig. 1, P.) eſt le prolongement vertical *l a n* de la muraille; qui correſpond au gaillard d'avant & s'étend au-deſſus de la préceinte la plus élevée. La demi-ceinture, ou la demi-préceinte *lm* qui l'entoure depuis le boſſoir *f* juſqu'au bord arriere *m* de ce gaillard porte le nom de liſſe de rabattue de l'avant. — A l'arriere la muraille du vaiſſeau s'éleve verticalement entre *n* & *Rp*, c'eſt-à-dire, depuis le grand mât *G* juſqu'à la poupe pour circonſcrire un intervalle qui ſépare le gaillard, de la dunette; & ce prolongement eſt la grande rabattue, *drift rail abaft*. C'eſt pourquoi la demi-ceinture *np* eſt nommée la liſſe de grande rabattue. Enfin, le prolongement le plus élevé de la muraille, qui eſt compris depuis le mât d'artimon *A* juſqu'au couronnement *r*, & qui eſt fait pour former un mur d'appui autour de la dunette, eſt la ſeconde rabattue de l'arriere. La demi-ceinture *qr* qui raſe le bord de cette muraille eſt la liſſe de la ſeconde rabattue de l'arriere. Ces liſſes dans leur cours, n'étant pas exactement paralleles aux préceintes qui leur ſont inférieures, & ſe relevant en s'avançant vers l'arriere, donnent à ces rabattues dans leurs contours, une certaine grace qui eſt encore augmentée par les ſculptures dont elles ſont ordinairement décorées.

Rablure. ſ. f. *Rabit*. La Rablure de la quille, ainſi que de l'étrave, eſt une cannelure triangulaire qu'on excave ſur leurs faces latérales, pour recevoir ou le bord inférieur ou l'extrêmité de certains bordages dont on compoſe l'enveloppe extérieure de la carcaſſe d'un vaiſſeau. *Radf* (fig. 70, G.) eſt une ſection verticale de la quille & l'entaille *abp* préſente le lieu, la forme & la profondeur de cette rablure. On voit enſuite (fig. 22, C.) depuis le point ϛ, juſqu'en Q & juſqu'en *O*, cette même rablure dans ſa longueur. On imagine aiſément, que depuis ϛ juſqu'à l'autre extrêmité de la quille le bord inférieur du bordage le plus bas eſt engagé dans cette rainure de quille; & que les extrêmités des bordages ſupérieurs viennent aboutir dans la rablure de l'étrave. Les extrêmités de quelques bordages de l'arriere, ſont reçues auſſi dans une ſemblable rablure faite ſur les faces latérales de l'étambot & ſur une autre rainure qui eſt pratiquée ſur la face extérieure de la liſſe d'hourdy (fig. 3, C.) comme on peut le juger par le cours apparent des bordages qui recouvrent la partie totale de l'arriere du vaiſſeau repréſenté (fig. 42, C.) — Dans l'exécution d'un mât de *N* pieces, on donne le nom de rablure, à un excédent en bois qu'une piece principale préſente ſur ſes bords, & qui permet ainſi aux pieces qui ſont ſur-ajoutées d'avoir des dimenſions diminuées de cette quantité fournie par la premiere, &c.

RABRAQUER. v. a. C'eſt plutôt réabraquer, ou abtaquer de nouveau, ou répéter l'opération d'abraquer. Voy. ce mot.

RACAGE. ſ. m. *Parrel.* Collier, dont on entoure le fût d'un mât, & par lequel on attache à ce mât la vergue qu'il doit porter. ce collier eſt une eſpece de chapelet à pluſieurs rangs de pommes & de bigots en bois, qui ſont enfilés par un cordage nommé bâtard. On voit (figure 89, M.) cet aſſemblage. Les pommes y ſont deſſinées diſtinctement, & on voit ſéparément (fig. 58.) les bigots qui les ſéparent dans toute la hauteur d'un racage. Ces pommes ont été imaginées & rendues mobiles ſur elles-mêmes afin de faciliter l'aſcenſion ou la deſcente d'une vergue le long du mât auquel elle eſt attachée par ce racage. Voyez Bigots & Pommes. Les racages des huniers ſont compoſés de deux ou trois rangs de pommes. On leur fait embraſſer la partie arriere du contour d'un mât tandis que les bouts du bâtard croiſent pluſieurs fois la vergue qu'ils entourent en ſe dirigeant de tribord à babord & réciproquement.

RACAMBEAU. ſ. m. *Traveller.* Eſpece d'anneau en fer, *C.* (fig. 23, M.) qui porte dans un des points de ſa circonférence un crochet *b* oppoſé à un œillet *d*. Son contour eſt garni de petits anneaux en bois ou en fer qui ſont mobiles ſur ſa circonférence. C'eſt dans l'ouverture de cet anneau qu'on fait paſſer le bout dehors du beaupré, ſur lequel il peut aiſément gliſſer d'un bout à l'autre, afin qu'il ſerve à retenir *gib iron* par ſon crochet le coin inférieur ou le point d'amure du grand foc, ainſi que le bout de ſa draille, tandis que par ſon œillet, il peut être ſollicité à s'élever juſqu'au bout du bâton de foc ou à deſcendre juſqu'à la tête du beaupré. — Le contre-foc eſt attaché auſſi à un racambeau, mais celui-ci eſt ordinairement en corde.

RACHE. ſ. f. Dans les chantiers de conſtruction, on donne ce nom à un trait fait, par un charpentier, avec une pointe aigue, ſur une face d'une piece de bois, pour ſervir à diriger le travail de cette piece.

RACHER. v. n. C'eſt faire un trait ſenſible ſur une piece de bois, à l'aide d'une pointe qu'on promene en s'appuyant, ſur une de ſes faces pour marquer fortement, ou un contour plus ou moins long que cette piece doit avoir dans quelqu'une de ſes parties, ou le lieu d'un point déterminé.

RADE. ſ. f. *Road.* Etendue de mer, enfermée en partie par des terres plus ou moins élevées, & qui préſente aux vaiſſeaux des mouillages à l'abri des vents & des lames qui ont certaines directions. Une rade n'eſt jamais éloignée de la grande mer & elle

communique avec elle par une ou plusieurs ouvertures de maniere que les vaisseaux partant de ces lieux au premier vent favorable, peuvent aussi-tôt gagner le large. Une rade est bonne ou mauvaise, suivant que les vaisseaux y sont plus ou moins à l'abri des vents ordinaires & de la grosse mer, & que le fond est d'une bonne ou mauvaise tenue. C'est dans un port, que les vaisseaux sont dans une situation plus tranquille ; mais dans une rade, la proximité de la mer trouble souvent leur repos & ils ne s'y établissent que pour se soustraire à une mer furieuse ou à des vents violents qui les forcent d'abondonner, la mer, ou pour attendre des vents qui soient favorables à leur départ. --- Entre les rades il y en a de closes & d'ouvertes, les premieres sont à l'abri de la mer & des vents, les secondes nommées aussi foraines, *open roads*, ne sont ceintes qu'en partie par des terres élevées, & sont battues ouvertement par plusieurs vents de mer, lorsqu'ils regnent. --- Un vaisseau qui sort d'un port pour venir mouiller en rade & attendre le moment favorable de son départ, est dit mettre en rade, *to go into the road*, aller en rade. Lorsqu'il y est mouillé & amarré à demeure, il est en rade, *roader*.

Radoub. s. m. *Repair.* Réparation plus ou moins considérable qu'on fait, ou à la coque d'un vaisseau, ou à sa mâture, ou à ses voiles, &c. Le radoub d'un vaisseau consiste dans l'opération de mettre des pieces de bois neuves à la place de celles qui sont pourries, ou qui ne peuvent plus remplir leur destination primitive. --- Un vaisseau en radoub est celui qu'on répare, *ship reppairing* ; & faire cette réparation, c'est donner un radoub.

Radouber. v. a. *To repair.* Réparer un bâtiment de mer, soit dans sa coque, soit dans sa mâture, soit dans son gréement, c'est le radouber. Un vaisseau est-il en radoub, les navigateurs qui y sont embarqués, s'identifient souvent avec ce vaisseau en parlant de cet état, & disent qu'ils se radoubent, *to repair the ship's hull.* Lorsqu'on rétablit ou une voile ou des cordages qui ont été déchirés ou mis hors de service, c'est aussi les radouber, *to refit.*

Rafale. s. f. *Squall of wind or gust.* Bouffée de vent subite, violente, & de peu de durée.

Rafiau. s. m. On donne ce nom, sur la mer Méditerranée, à de petits canots, qui n'ont qu'un seul mât dont la voile est latine ou à antenne (fig. 25, V.)

Rafraichir. v. a. On rafraichit un canon, qui est échauffé après avoir tiré un grand nombre de coups, en l'arrosant d'eau froide. --- Des cables, des manœuvres, ou des cordages quelconques, étant altérés par le frottement, dans quelques parties de leur lon-

gueur, on les rafraîchit, *to freshen the hauſe*, en expoſant à l'action de cette cauſe deſtructive, des parties fraîches & nouvelles de ces mêmes cordages. Comme la fourure, dont on enveloppe un cable dans la partie correſpondante aux écubiers, ou qui frotte ſur ces ouvertures, eſt bientôt uſée par les mouvemens continuels que la mer communique à un vaiſſeau, on la rafraîchit ſoit en entourant d'une autre fourure une nouvelle portion du cable, ſoit en augmentant de cette partie la longueur du cable qui tient à un ancre mouillée. --- On rafraîchit l'entalingure d'un cable, en retranchant la premiere qui eſt uſée & en la remplaçant par une ſeconde. Voy. Entalingure.

Rafraichissemens. ſ. m. *Supply of fresh proviſions.* Proviſions de vivres frais, qu'on fait ordinairement dans les lieux où relâche un vaiſſeau, ſoit pour les beſoins du moment, ſoit pour ceux d'un nouveau voyage, ſoit pour remplacer les vivres qui ont été conſommés, ſoit enfin pour ajouter à ceux dont on eſt déjà approviſionné.

Ragréage *ou* Ragréement. ſ. m. Opération par laquelle on ragrée ou un bâtiment ou ſes ſabords. Voy. Regréer.

Ragréer. v. a. On ragrée les ſabords d'un vaiſſeau en poliſſant leurs faces, & en les rendant propres à recevoir les mantelets qui ſont deſtinés à fermer parfaitement ces ouvertures. --- Ragréer un vaiſſeau, c'eſt auſſi polir ſa ſurface extérieure, ou raboter les bordages qui couvrent ſa carcaſſe afin que ſes contours paroiſſent plus continus & plus réguliers.

Raguer. v. a. Uſer, déchirer par le frottement, *to chafe or gall.* Un cable qui au fond de l'eau porte ſur des pierres, des rochers, des côraux, &c. eſt bientôt déchiré; lorſque les mouvemens continuels d'un vaiſſeau auquel il tient, obligent ce cable de frotter ſans ceſſe ſur ces inégalités, & quand il eſt parvenu à cet état d'altération, on dit qu'il eſt ragué. --- Toute manœuvre qui eſt déchirée, uſée ou endommagée par le frottement, eſt une manœuvre raguée.

Raisonner. v. a. Un vaiſſeau en fait raiſonner un autre, lorſqu'il fait répondre celui-ci à diverſes queſtions. Un bâtiment qui en rencontre un autre en pleine mer, & qui a beſoin de communiquer avec lui, le hele ou l'appelle, l'approche; & ceux qui ſont embarqués dans le premier parlent aux perſonnes qui ſont dans le ſecond; mais ſi les premiers obligent les ſeconds de faire des réponſes aux demandes qui leur ſont adreſſées, le premier bâtiment eſt dit avoir fait raiſonner le ſecond.

Ralingue. ſ. f. Les cordages qui entourent une voile, & qui

ſont

ſont couſues ſur les bords, pour la fortifier contre les efforts qui pourroient tendre à la déchirer, ſont nommés des ralingues; *bolt ropes*. On peut diſtinguer ces cordages à leur place, dans les voiles qui ſont repréſentées (fig. 33, 55, 59, 85, C. & M.) & ſur-tout dans cette portion de voile qu'on voit (fig. 78.) Ces cordages ſont commis lâchement en auſſieres, afin qu'ils ſe plient plus facilement ſous les mains des voiliers. Dans le contour d'une voile il y a des parties qui exigent des ralingues plus ou moins fortes, C'eſt pourquoi on déſigne, par le nom de ralingues de têtiere, *head ropes*, ou d'envergure, celles qui bordent une voile ſur le côté qui eſt deſtiné à être lacé avec une vergue; par celui de ralingues, de bordure ou de fond, *foot ropes*, celles qui ſont étendues ſur le côté inférieur *cd* d'une voile *acdb* (fig. 59, M.) & par celui de ralingues de chûte, *leech ropes*, celles qui bordent les côtés verticaux *ac* & *bd* d'une voile. — La poſition de ces ralingues, fait que le plan d'une voile déployée qu'elles circonſcrivent, étant ſur la direction du vent qui ſouffle, on dit alors, de cette voile qu'elle eſt en ralingue; & du vaiſſeau qui a de telles voiles ainſi placées reſpectivement au vent, qu'il met en ralingue, *o ſpill*, ou qu'il vient en ralingue, *to touch*, ſi par une rotation du vaiſſeau, ces voiles viennent à préſenter leur plan dans la direction du vent.

Ralinguer. v. a. Dans l'art du voilier, c'eſt coudre une ralingue ou un cordage ſur le contour d'une voile; mais dans l'art du manœuvrier, c'eſt diſpoſer cette voile de maniere que le vent ne frappe ni deſſus ni dedans, & qu'il ſoit dirigé dans le plan même des ralingues de cette voile, *to fly looſe to the wind*. Dans cet état cette voile eſt ralinguée ou en ralingue.

Ralliement. ſ. m. Réunion, rapprochement de vaiſſeaux après leur éloignement, leur ſéparation ou leur diſperſion. — Dans les armées navales, il y a des ſignaux de ralliement, qui ſont convenus, & qui ſont employés pour ordonner à des vaiſſeaux éloignés de ſe réunir au corps d'une armée, ou de ſe rallier aux autres bâtimens qui la compoſent.

Rallier. v. a. Un vaiſſeau rallie la terre, en diminuant la diſtance qui l'en ſépare. Il rallie un poſte, en le reprenant après l'avoir quitté, ou en s'en rapprochant pour le prendre, *to rally or regain a ſtation*. Il ſe rallie à une armée, ou il rallie une armée, *to rally*, lorſqu'il vient ſe réunir à elle. — Il rallie un autre vaiſſeau dans le vent, lorſqu'en ſerrant le vent & en gouvernant au plus près, il gagne davantage vers l'origine du vent & parvient à s'approcher de ce vaiſſeau. — Il rallie le vent en gouver-

nant plus près du vent, ou en faiſant diminuer l'angle d'incidence du vent ſur ſes voiles, pour gagner dans le vent ; & lorſqu'un bâtiment a la propriété habituelle de s'élever rapidement au vent, c'eſt-à-dire, de peu dériver, lorſqu'il court au plus près, on dit qu'il rallie bien le vent, *to haul the vind again*, ou qu'il ſe rallie bien au vent.

RAMBADE. ſ. f. Garde-fou ou garde-corps, placé au-deſſus des fronteaux des gaillards & de la dunette, pour empêcher de tomber, ou des gaillards ſur le pont inférieur, ou de la dunette ſur le gaillard d'arriere.

RAME. ſ. f. *Oar.* Ce mot eſt ſynonime avec aviron ; cependant il eſt des phraſes où le mot rame eſt toujours employé, comme dans celles-ci, aller à la rame, gouverner à la rame, faire force de rames, *to ply the oars amain*, pour exprimer qu'un bâtiment eſt mu ou gouverné à l'aide de rames, ou qu'on fait avec des rames tout l'effet que peut produire la force des hommes qui les mettent en action. --- Un bâtiment court à trait & à rame, lorſqu'il eſt mu en même-temps, à l'aide & des voiles & des rames. Voy. aviron.

RAMER. v. n. *To row.* On dit plus communément nager, pour exprimer l'action des hommes qui emploient des rames pour communiquer à un bâtiment, une vîteſſe progreſſive. Voy. nager.

RAMEUR. ſ. m. *Rower.* v. Nageur qui eſt le titre donné communément à ceux qui ſont uſage des rames dans les bâtimens de mer. On nomme bancs de rameurs, les bancs ſur leſquels dans un bateau, les rameurs s'aſſeyent pour agir avec des rames.

RANÇON. ſ. f. Prix exigé ou ſomme donnée, pour le rachat ou la délivrance d'un bâtiment dont un ennemi s'eſt emparé.

RANÇONNER. v. a. Si on exige une ſomme déterminée pour remettre à ſes premiers propriétaires un bâtiment dont on s'eſt rendu maître, par le droit de la guerre, c'eſt rançonner un bâtiment ; & après le paiement de l'argent convenu, le bâtiment eſt rançonné, *to be ranſoned.*

RANG. ſ. m. Les vaiſſeaux deſtinés pour la guerre, ſont armés de canons, plus ou moins forts & plus ou moins nombreux ; ils ſont rangés dans différentes claſſes ſuivant la force de leur artillerie ; & au lieu de dire qu'ils ſont de telle claſſe, on dit qu'ils ſont de tel rang, *rate*, en conſervant à ces deux mots, rang & claſſe, la même ſignification. Ainſi dans la marine nationale, il y a des vaiſſeaux du premier, ou du ſecond, ou du troiſieme rang ; & cette diſtinction ou ce claſſement n'embraſſe que les bâtimens qui ont plus d'un pont, ou qui ſont faits pour être mis en ligne de bataille dans une armée navale. Les limites qui ſéparent ces

différentes claſſes ſont conventionelles, & ne ſont pas parfaitement fixées. Cette indétermination conduit naturellement les marins à ne donner à tous ces vaiſſeaux que le nom général de vaiſſeaux de ligne & de ne les diſtinguer entr'eux que par le nombre de leurs canons. — On donne quelquefois l'ordre, aux vaiſſeaux qui compoſent une armée, de ſe former par rang de viteſſe. Cet ordre eſt, qu'ils ſe rangent tous ſur divers points d'une ligne de combat, & que chacun en particulier vienne occuper la place que la viteſſe dont il eſt ſuſceptible lui permet d'atteindre.

Ranger. v. a. On dit d'un vaiſſeau qu'il range la côte, la terre, une iſle, une roche, un vaiſſeau, lorſqu'il en paſſe à peu de diſtance, & qu'il prolonge ſa marche parallélement à leur longueur; *to coaſt.* — Ranger un bâtiment à l'honneur, c'eſt paſſer près de lui à la portée de la voix. C'eſt dans le même ſens, qu'on dit d'un vaiſſeau qu'il a rangé de près les briſans, ou un écueil quelconque. — Ranger le vent, *to claw the wind*, c'eſt ſerrer le vent, ou tenir le plus près, ou recevoir ſur les voiles orientées le plus obliquement poſſible à la quille, l'impulſion du vent ſous un petit angle d'incidence. — Ranger une armée en ligne de bataille, *to lay a fleet to line of battle*, c'eſt diſpoſer ſur une même ligne de bataille, les vaiſſeaux qui la compoſent. — Un bâtiment ſe range à bord, ou ſe range à quai, lorſqu'il ſe place, ou côte à côte d'un autre bâtiment, ou auprès d'un quai. — Le vent ſe range de l'avant lorſque ſa direction change & vient à faire avec la quille un angle moins ouvert que précédemment (en conſidérant que l'ouverture de cet angle eſt tournée du côté de la proue); *to haul forward*; & il ſe range de l'arriere, lorſque les changemens qui ont lieu dans ſa direction font augmenter l'angle de celle-ci avec la quille, *to veer aft.* Enfin, il ſe range à *N* air de vent, lorſqu'il vient à ſouffler ſur la direction déſignée par cet air de vent: *to veer to the N point.*

Rapiquer. v. n. Un vaiſſeau eſt dit rapiquer au vent, *to bring a ſhip to the wind*, lorſqu'après avoir couru largue, il vient au plus près, ſoit pour rendre plus petit l'angle que la direction du vent faiſoit précédemment & avec ſa quille & avec ſes voiles; ſoit afin de s'élever plus rapidement vers l'origine du vent.

Rapport. ſ. m. La maſſe d'eau que la mer, par le flux, apporte ou introduit dans un port, dans un canal, dans un baſſin, reçoit le nom de rapport de marée; quelquefois la différence croiſſante de la hauteur de l'eau dans deux marées conſécutives eſt nommée, rapport de marée; mais la premiere acception eſt la plus univerſellement reçue. — Les rapports de marée ſont plus conſidérables

dans le temps des syzigies, qu'à l'époque des quadratures : & (toutes choſes étant égales d'ailleurs) lorſque les vents du large ſont violens, ces rapports excedent ceux qui ont lieu quand il regne des vents oppoſés.

Rapporter. v. n. La mer rapporte beaucoup, lorſque par le flux, elle s'éleve à une grande hauteur ſur les côtes ou dans les canaux des rivieres, & par conſéquent quand du large elle y porte une grande maſſe d'eau. — Elle rapporte différemment, dans diverſes marées, lorſque ſon niveau s'éleve dans les unes, plus haut que dans les autres.

Rapprocher. v. n. Un vaiſſeau, qui tournant ſur lui-même horiſontalement, & ayant ſes voiles orientées au plus près, fait par ce changement de poſition diminuer l'angle d'incidence du vent régnant ſur ces mêmes voiles, eſt dit rapprocher du vent. On dit auſſi que le vent rapproche, lorſque c'eſt la direction du vent qui change, ſans que la poſition du vaiſſeau ni celle de ſes voiles varient, & lorſqu'il en réſulte que les voiles ſont frappées par le vent changé ſous un angle d'incidence plus petit qu'il ne l'étoit auparavant ; *to haul forward.*

Ras. ſ. m. On donne ce nom ou celui de ras de carêne à certains bâtimens flottans, qui s'élevent peu au-deſſus de la ſurface de la mer, qui ne plongent qu'à une petite profondeur, qui préſentent une grande ſurface horiſontale, & qui par ces raiſons ainſi que par leur forme aſſez ſemblable à celle d'un parallélipipede rectangle, ſont d'une grande utilité pour faciliter les opérations qu'on exécute ſur l'eau, c'eſt-à-dire, celles qui ont pour objet ou de radouber, c'eſt-à-dire, de réparer des vaiſſeaux ou de les carêner. On charge ces bâtimens, & d'ouvriers néceſſaires, & de tous les matériaux exigés pour leur opération propoſée ; enſuite la grande ſtabilitéde ces ras aſſure la tranquillité de l'exécution ; parce qu'elle ne leur permet que des mouvemens d'oſcillation très-peu ſenſibles ; *punt.* — Un vaiſſeau eſt ras lorſque la partie de ce vaiſſeau qui s'éleve au-deſſus de la mer, ſous le poids de ſa charge totale, a peu de hauteur comparativement aux bâtimens de la même claſſe ; *low or ſtrait sheered ship.* — Il eſt ras comme un ponton, lorſqu'après un combat ou une tempête, il n'a plus aucun de ſes mâts. — Lorſqu'on veut annoncer qu'un point de la carêne d'un vaiſſeau flottant, eſt ſitué au niveau de l'eau, on dit qu'il eſt ras l'eau. — On nomme en mer ras de courans, des maſſes d'eau qui s'avancent avec viteſſe dans des parages peu étendus, comme entre des iſles, des bancs, des rochers ou des côtes. Il ſemble que ces mouvemens ne ſont produits que pour le rétabliſſement local de l'équi-

libre des eaux de la mer environnante. — Enfin, on nomme ras de marée, *tide gate*; ce qui a été nommé lit de marée à l'article lit. On donne auſſi quelquefois ce nom à des lames ſourdes qui ſans paroître pouſſées par un vent quelconque, ſe forment ſubitement, groſſiſſent en un moment, & marquent une agitation étrange dans les eaux de la mer. Ces ras de marée ſont obſervés aux environs des ſyzigies de la lune.

RASER. v. a. Si on diminue la hauteur de cette partie d'un vaiſſeau qui s'éleve au-deſſus de l'eau, en ſupprimant ou ſa teugue, ou ſa dunette, ou ſes gaillards, ou les ponts placés au-deſſus du premier, c'eſt raſer ce vaiſſeau, *to cut down a ship*. On ne retranche ainſi toute cette maſſe qui eſt au-deſſus du premier pont, dans un vaiſſeau de guerre, que parce que celui-ci ne peut plus être utile ſuivant ſa primitive deſtination; & dans cet état, il eſt raſé pour ſervir de ponton dans le fond d'un port, parce qu'il jouit ſur-tout d'une haute ſtabilité. — Si on raſe la teugue ou la dunette d'un bâtiment, c'eſt raſer ce bâtiment pour lui aſſurer de meilleures qualités, ou pour donner plus de développement à celles dont la forme de ſa carene paroît être douée. Dans un combat, raſer un vaiſſeau, c'eſt lui abattre ſes mâts.

RATEAU. ſ. m. On nomme rateaux de vergue, certaines pieces de bois percées de pluſieurs trous, qu'on applique ſous quelques parties de la longueur d'une vergue baſſe pour ſervir à attacher les divers points de l'envergure d'une voile baſſe. C'eſt dans ces trous qu'on introduit les cordages qui réuniſſent la voile à la vergue, lorſque ces mêmes cordages ne peuvent tourner ſur la circonférence de la vergue à cauſe des poulies des driſſes de ſuſpente, qui ſe trouvent dans les mêmes places où ils devroient paſſer — Des rateaux de haubans, *croſſ pieces*, ſont des planches étroites, traverſées dans divers points de leur largeur & perpendiculairement par des chevilles, (fig. 50, M.). On les fixe dans une poſition horiſontale, ſur les bas-haubans d'un vaiſſeau; & les chevilles ſervent d'autant de points d'appui auxquels on attache diverſes petites manœuvres. — Un rateau en poulies, *rack*, eſt une caiſſe longue, étroite & peu large, qui, percée tranſverſalement en divers points de ſa longueur, (fig. 28, M.) contient dans toutes les mortaiſes qui y ſont pratiquées, des rouets placés à la ſuite les uns des autres. Ces rateaux ſont nommés auſſi rateaux de beaupré, *racks of the bow ſprit*, parce qu'on en attache verticalement, un de chaque côté de ce mât & ſur les liures de ce même mât, pour ſervir au paſſage de pluſieurs manœuvres ou cordages qui deſcendent du ſommet du beaupré ou de ſon bout-dehors, pour ſe rendre ſur le gaillard-d'avant d'un vaiſſeau.

Ratelier. ſ. m. On donne ce nom au rateau des haubans, ainſi qu'au rateau en poulies dont on a parlé au mot rateau. Voy. rateau.

Ravier. adj. Ce mot eſt ſynonime avec ardent, qui eſt plus ſouvent employé. Voy. ardent

Rayon. ſ. m. On donne ſouvent le nom de rayons de hune à des pieces de liaiſons que d'autres nomment taquets de hune: la forme de ces pieces qui entrent dans la compoſition d'une hune, les a fait nommer taquets, & leur direction de la circonférence de la hune à ſon centre (fig. 23, A) les fait prendre auſſi pour des rayons. Voy. Taquets.

Rea. ſ. m. Le rouet d'une poulie eſt ſouvent déſigné par les matelots ſous le nom de rea ou de ria. Voy. Rouet.

Rebousse. ſ. f. *Starting bolt.* Repouſſoir ou cheville de fer à l'aide de laquelle on en repouſſe d'autres pour les faire ſortir des trous où elles ont été introduites & chaſſées.

Recaler. v. a. On dit quelquefois recaler des mâts au lieu de caler des mâts, pour exprimer qu'on les fait deſcendre de la hauteur où ils ſont placés, à bord d'un vaiſſeau. Voy. Caler. C'eſt auſſi dans le même ſens qu'on dit amener les mâts de hune.

Recette. ſ. f. On nomme ainſi l'acceptation qu'on fait dans les arſenaux du Roi, de tous les objets que les fourniſſeurs préſentent pour former les approviſionnemens, dans tous les genres, de la marine nationale. — Faire la recette, c'eſt faire l'examen & accepter, ou des bois, ou des marchandiſes, ou des ouvrages, qui doivent être payés par la nation, s'ils ſont jugés propres au ſervice de la marine.

Rechange. ſ. m. *Spare.* Remplacement. Dans un vaiſſeau, tous les objets embarqués, pour remplacer au beſoin pareils objets qui ſont employés, portent le nom de rechange. Il y a ainſi des mâts de hune, des vergues, des voiles, des poulies, des cordages, &c. de rechange; *ſpare top maſts*, *ſpare ſails*, *ſpare rigging*, *&c.* — On nomme rechange du maître *boat's wain ſpare ſtore*, l'aſſemblage, de toutes les choſes qui ſont confiées aux maîtres d'équipage d'un vaiſſeau pour la réparation ou le remplacement de toutes les parties du gréement. C'eſt dans le même ſens que les charpentiers, calfats, tonneliers, canonniers, voiliers d'un vaiſſeau, ſont dits avoir des rechanges relatifs à l'art qu'ils exercent. — On embarque auſſi dans un bâtiment une ſeconde barre de gouvernail nommée barre de rechange, *ſpare tiller*, parce qu'elle eſt deſtinée à remplacer la premiere, ſi elle vient à être rompue dans le cours d'une campagne.

Recif. ſ. m. Suite ou chaine, de rochers qui du fond de la mer

s'élevent juſqu'auprès de ſa ſurface, qui s'étendent ſur une certaine longueur & ſur leſquels les lames briſent ſans ceſſe avec fureur, pour peu que la mer ſoit agitée.

Reclamper. v. a. Synonime avec jume'er. Voyez ce mot.

Reconnoissance. ſ. f. Les vaiſſeaux qui ſe rencontrent en mer, pendant un temps de guerre, ont des marques ou des ſignaux de reconnoiſſance, ou des ſignes qui les annoncent comme vaiſſeaux amis, ou ennemis, ou neutres. — Un bâtiment, à la vue de certains ports fait auſſi des ſignaux convenus de reconnoiſſance, aux perſonnes qui l'attendent pour les informer de ſon arrivée. — On donne enfin le nom de reconnoiſſance à des marques qui indiquent des canaux ou des rochers ſous l'eau, & qui ſont nommés baliſe aſſez généralement; *ſea marks.*

Rreconnoitre. v. a. Un navigateur qui après une longue route revient du large, cherche à juger de ſa poſition ſur le globe & à rectifier les erreurs qu'il a pu commettre dans l'eſtime qu'il a faite & de la longueur & de la direction de la route de ſon vaiſſeau. C'eſt pourquoi il cherche à voir des terres connues qui s'avancent en mer, afin de parvenir plus ſûrement enſuite de tels points au terme de ſon voyage. Lorſque dans cette recherche, il apperçoit la terre dans le lointain, il en examine les formes, l'aſpect & il eſt dit les reconnoître s'il leur trouve des traits d'une reſſemblance parfaite qui lui rappellent l'image de celles qu'il avoit vues dans d'autre temps, *to make the land.* On reconnoit un bâtiment, en lui faiſant des ſignaux de reconnoiſſance, & en remarquant comment il cherche lui-même à ſe faire connoître. — Reconnoitre un vaiſſeau ennemi, une armée, un fort, &c. c'eſt juger, en les approchant, de leur grandeur, de leur force & de leur foibleſſe. — Reconnoitre un port, un mouillage, &c. c'eſt les viſiter, & juger de leur convenance. — Reconnoître un écueil, c'eſt s'aſſurer de ſon exiſtence, & examiner ſa forme, ſa profondeur, & toutes les circonſtances qui peuvent en rendre la connoiſſance intéreſſante pour les navigateurs.

Recourir. v. a. Dans l'art du calfatage des vaiſſeaux, recourir des coutures, *to run over the ſeam of a ſhip*, c'eſt battre de nouveau avec un coin double, l'étoupe dont les joints des bordages d'un vaiſſeau avoient autrefois été remplies, afin de donner à ce premier calfatage un nouveau degré de ſolidité & de tenue, ou afin de réparer les altérations faites par le temps & les événemens. — Recourir un cable, ou une manœuvre, *to under run a rope*, c'eſt viſiter ces cordages dans toute leur longueur, pour juger du ſervice qu'on peut en attendre, ou des réparations dont ils auroient beſoin.

Recousse. ſ. f. C'eſt la repriſe d'un vaiſſeau entre les mains d'un ennemi, *Repriſe*. Si ce bâtiment eſt repris avant qu'il ſe ſoit écoulé vingt-quatre heures à compter du moment où la priſe avoit été faite, il eſt reſtitué au propriétaire ; mais le réparateur obtient alors, comme droit de recouſſe, *ſalvage*, un tiers de la valeur du bâtiment.

Redresse. ſ. f. Nom d'un cordage qui eſt employé à redreſſer un vaiſſeau, qui a été abattu ou incliné latéralement pour faciliter ſon carenage, ou toute autre opération dont ſa partie ſubmergée peut avoir beſoin.

Redresser. v. a. C'eſt ramener un vaiſſeau à ſa ſituation naturelle, ou rendre vertical le plan qu'on imagine paſſer par ſon étrave, ſon étambot & ſa quille. Dans cet état, ſes ponts ſont de chaque côté de leur contour particulier également éloignés du niveau de l'eau, & le vaiſſeau préſente une égale réſiſtance, ſoit à droite ſoit à gauche aux inclinaiſons latérales que des puiſſances extérieures peuvent tendre à produire, *to right a ship*. Redreſſer un bâtiment qui eſt abattu en carene, c'eſt auſſi le rappeller à la même poſition que nous venons de définir, après l'en avoir écarté pour faire paroître au-deſſus de l'eau des parties de ſa carene, qui ſont ſubmergées quand il eſt à ſa flottaiſon ordinaire.

Réduction. ſ. f. Dans l'architecture navale, la réduction eſt une opération graphique par laquelle on détermine la forme du plus grand nombre des couples d'un vaiſſeau, étant donnée celle de quelques couples particuliers tels que le maître couple & les deux couples extrêmes. — La réduction des routes d'un vaiſſeau, eſt auſſi une opération par laquelle on cherche le réſultat de toutes les routes partielles que peut avoir faites ce vaiſſeau pour déterminer le point de ſon arrivée où celui auquel il eſt parvenu ſur la ſurface du globe. Ces routes ſont connues par leur longueur ainſi que par leur direction ; & les marins emploient ſouvent pour trouver le réſultat annoncé, l'inſtrument nommé par cette raiſon quartier de réduction. Voyez quartier.

Réduite. adj. Nom diſtinctif d'une carte marine pour la diſtinguer des cartes plates ainſi que de toute autre carte hydrographique. Voy. Carte réduite.

Refondre. v. a. *To rebuilt or repair a ship thoroughly*. Refondre un vaiſſeau, c'eſt faire à ſa maſſe entiere une réparation telle qu'elle devient preſque une reconſtruction totale ; c'eſt ſéparer de la charpente toutes les pieces qui ſont pourries ou altérées ſenſiblement pour les remplacer par de nouvelles ; ainſi dans cette opération, qui ne s'exécute jamais que ſur des chantiers à terre ou dans des baſſins, on change s'il eſt néceſſaire des pieces de la quille, des

allonges, des baux, des bordages, des eſtains, l'étrave, l'étambot &c.; mais on conſerve à la coque, ſa forme primitive & toutes les pieces compoſantes qui ſont ſaines, & qui promettent d'être encore d'un long uſage.

Refonte. ſ. f. *Thorough repair.* Réparation générale faite à un vaiſſeau depuis la quille juſqu'au couronnement. Souvent elle s'étend ſi loin qu'elle devient une reconſtruction totale d'un bâtiment de même forme. Voy. Refondre. Faire une telle réparation, c'eſt faire une refonte ou la refonte de tel bâtiment; lorſque l'état du bâtiment à réparer n'exige pas ſa décompoſition totale, & qu'elle ſe borne à la moitié de cet immenſe travail, on dit que la réparation eſt une demi-refonte.

Refouler. v. a. On refoule des chevilles, en les repouſſant des trous qu'elles rempliſſent. — Un vaiſſeau refoule un courant ou la marée, *to ſtem tide*, lorſqu'il s'avance dans une direction oppoſée à celle de ce courant ou de la marée.

Refuite. ſ. f. On donne ce nom à l'excès de la longueur du trou qui eſt pratiqué dans une piece de bois, ſur celle de la cheville qui doit être reçue dans ce même trou.

Refuser. v. n. Le vent refuſe à un vaiſſeau courant au plus près lorſque ſa direction, venant à changer, il ne peut plus ſervir à pouſſer ce bâtiment ſur la route qu'il ſuivoit précédemment. Refuſer, *to ſcant*, eſt alors le contraire d'adonner. Si ſa direction change de N quarts ou ſi l'angle de cinq ou ſix quarts que cette direction fait avec la quille du vaiſſeau diminue de N quarts, alors le vent refuſe de N quarts. — Le vaiſſeau refuſe de virer, *to not come to the wind*, lorſqu'en employant tous les moyens ordinaires pour le faire virer vent devant, ou pour le faire tourner horiſontalement ſur lui-même, (en préſentant dans certains points de cette rotation ſa proue directement au vent) on ne peut lui faire exécuter & achever ce mouvement avec ſuccès. Alors il n'obéit pas aux puiſſances qu'on met en action, ou il ne reçoit pas une aſſez grande viteſſe de rotation pour parcourir l'arc déterminé qui eſt la meſure de l'étendue de cette évolution.

Regle. ſ. f. Les conſtructeurs de vaiſſeaux emploient des regles pliantes, qui ſont longues, plates, & d'une épaiſſeur décroiſſante d'un bout à l'autre, pour déterminer le cours d'une ligne courbe dont pluſieurs points ſont donnés. Ces points étant placés, ſuivant leur rapport réciproque, ſur un plan tel que, le plancher uni d'une grande ſalle, une regle pliante eſt appliquée par ſon épaiſſeur ſur ce plancher, de maniere que ces points fondamentaux correſpondent à quelques points de ſa longueur, & alors la

courbure que cette regle prend dans cette position eſt celle de la ligne, courbe & continue, qui embraſſe les points donnés ou qui doit paſſer par ces points. C'eſt ainſi qu'on trace les contours, des couples, des liſſes, de l'arcaſſe, de l'étrave, &c. d'un nouveau bâtiment qu'on ſe propoſe de conſtruire.

Regréer. v. a. C'eſt réparer les dommages qui ont été faits au gréement d'un vaiſſeau ou pendant une tempête ou dans un combat. On remplace les cordages qui ont été coupés ou emportés; on envergue de nouvelles voiles s'il eſt néceſſaire; & on ſupplée tout ce qui manque en poulies, en coſſes, &c.

Relache. ſ. f. *Stay*. Un vaiſſeau fait une relâche, *to ſtay*, dans un port, lorſque dans le cours de la route qu'il ſuit pour ſe rendre à un but déterminé, il fait retraite dans ce port. Souvent il y eſt forcé ou par le mauvais temps, ou par le mauvais état, ſoit de ſa coque, ſoit de ſon gréement, ou par le beſoin de vivres. Les ports ou les lieux qui lui ſervent de retraite ſont nommés lieux de relâche, mais on ne leur donne généralement ce titre que lorſqu'ils offrent aux vaiſſeaux les ſecours & l'abri qui ſont néceſſaires aux navigateurs; *place to getthe refreshments*. Si un bâtiment paſſe dans cet aſile un nombre de *N* jours; il fait une relâche de *N* jours, & ſuivant ce nombre elle eſt courte ou longue. Si enfin, avant d'arriver au terme de ſon voyage, il a été obligé d'entrer ſucceſſivement dans différens lieux de relâche, il eſt dit avoir fait pluſieurs relâches.

Relacher. v. a. *To put in a poſt, to ſtort and ſtay*, c'eſt ſuſpendre ſa marche vers le but déterminé d'un voyage, en ſe retirant momentanément dans un port ou un havre, &c. Un vaiſſeau relâche lorſqu'il a beſoin de vivres, ou lorſqu'il fait beaucoup d'eau, ou lorſqu'il doit réparer des dommages conſidérables, ainſi que des pertes eſſentielles; & alors il eſt dit relâcher par beſoin, *to touch any port*, ou toucher à un port pour faire des vivres ou ſe réparer; mais il relâche par le mauvais temps, lorſqu'il ne peut réſiſter ni à la tempête ni aux groſſes lames dont il ſeroit aſſailli en pleine mer.

Relevement. ſ. m. Les extrêmités des ponts & des gaillards, dans un vaiſſeau, ſont toujours plus élevées que leur milieu, à l'égard, ſoit de la quille, ſoit du niveau de l'eau; & cette différence toujours plus grande à l'arriere qu'à l'avant eſt nommée le relevement des ponts & des gaillards; *sheer of a ship's deck*. On peut remarquer (fig. 1, P.) (& fig. 64, C.) dans les courbures des ponts, des préceintes & des liſſes de rabattue, la différence d'élévation de leur milieu & de leurs points extrêmes, c'eſt-a-dire, leur relevement.

— Faire un relevement à la bouſſole, *Bearing*, c'eſt obſerver l'air de vent ſur le prolongement duquel eſt placé un objet éloigné dont on releve la poſition, relativement au point où ſe trouve l'obſervateur. Le relevement d'un vaiſſeau, d'une pointe de terre, d'un rocher, d'un objet quelconque, étant fait à bord d'un vaiſſeau eſt l'air de vent ſur la direction duquel ces objets ſont vus de ce vaiſſeau ; & comme on en juge à l'aide d'un compas, ces obſervations reçoivent le nom de relevemens au compas, *ſetting by compaſs*.

Relever. v. a. Si on remarque ſur une bouſſole, l'air de vent qui eſt dirigé vers un objet, c'eſt relever cet objet. Ainſi les navigateurs ſur un vaiſſeau, toujours intéreſſés à connoître leur poſition relativement à tout ce qui les environne ſont ſouvent des relevemens, & expriment leurs remarques par des phraſes particulieres. Deux objets paroiſſent-ils ſur leur même ligne, quoiqu'à des diſtances différentes? C'eſt le relever l'un par l'autre, *to keep N, in one, with N*; ſi ce ſont deux vaiſſeaux alors ils ſont relevés l'un dans les eaux de l'autre, *in the wake of each other*. Si un objet eſt placé ſur la perpendiculaire ou la longueur d'un vaiſſeau, il eſt relevé de ce vaiſſeau par ſon travers, comme il eſt vu par ſon boſſoir s'il paroît ſur la direction prolongée du boſſoir. — Obſerver un objet ſur le prolongement d'un certain air de vent, c'eſt le relever à cet air de vent, & s'il paroit ſur la direction même du vent, il eſt relevé dans le lit du vent, ou ſur la perpendiculaire du vent, s'il a cette poſition relative. Relever une côte, *to draw a view of a coaſt*, c'eſt en deſſiner la vue, ou l'aſpect telle qu'elle eſt apperçue de divers points. — Enfin, un vaiſſeau relevé conſtamment à un même air de vent par un autre vaiſſeau qui le pourſuit ſur une route qui eſt oblique à celle du premier bâtiment, doit tôt ou tard être atteint au point d'interſection des deux routes prolongées. — Relever un vaiſſeau, eſt auſſi le remettre à flot ou le faire flotter, après avoir été échoué, & en employant des moyens aſſortis à l'état des choſes ; *to bring a ſhip à float*, *to ſet a ſhip a float again*, *to raiſe a ſhip*. — Relever une ancre, *to weigh anchor again to change a birth*, c'eſt la tirer du fond de l'eau, pour la changer de place & la porter dans un autre mouillage. — Relever le quart, *to ſet the watch*, à bord d'un vaiſſeau, c'eſt ſuccéder aux perſonnes qui étoient chargées de la ſûreté, de la manœuvre & de la conduite d'un bâtiment, pour faire comme elles le même ſervice pendant un autre quart ou pendant une partie des 24 heures du jour ; c'eſt dans le même ſens qu'on dit relever un officier, un timonier, &c. — Ce verbe eſt quelquefois réciproque, & on dit d'un vaiſſeau qu'il s'eſt relevé d'une côte, lorſque placé d'abord

ſous le vent de cette côte, & menacé d'y être entraîné, il eſt parvenu à s'en éloigner & à ſe mettre au vent à elle ; c'eſt-à-dire, que dans une premiere poſition de ce vaiſſeau, pluſieurs points de la côte étoient plus pres que lui de l'origine du vent régnant, & qu'il s'eſt tiré de cet état critique, en s'avançant en mer de maniere qu'il s'eſt trouvé dans la ſeconde poſition, plus près de l'origine du vent que tous les points de cette même côte.

Remonter. v. n. Lorſque l'air ou l'eau ſe meuvent ſur une direction quelconque, on peut regarder toujours leur viteſſe comme due à une chûte déterminée : c'eſt pourquoi, un vaiſſeau qui ſe meut dans un ſens oppoſé à celui de ces courans dont il eſt enveloppé eſt dit remonter contre le vent, contre le courant, contre la mouſſon, contre vent & marée. Si pour remonter une riviere, ou pour remonter de ſon embouchure vers ſa ſource, un vaiſſeau ſe laiſſe entraîner par le flux ; il eſt dit remonter avec la marée, *to tide it up*. — Remonter le gouvernail d'un vaiſſeau, eſt une opération pareille à celle de remettre une porte, en plaçant ſes gonds dans les pentures.

Remorque. ſ. f. *Tow'ng*. Un bâtiment qui dans ſa courſe, traîne après lui un autre bâtiment, à l'aide d'un cordage, eſt dit avoir celui-ci à la remorque. Il lui a donné la remorque, il l'a pris à la remorque, & il le mene à la remorque. Ainſi le cordage, employé dans cette circonſtance eſt proprement la remorque. — Un bâtiment qui manque de moyens pour s'avancer dans l'eſpace, demande une remorque, & quelquefois les circonſtances forcent d'abandonner cette remorque. — Il eſt des ports où un vaiſſeau ne peut entrer qu'à l'aide de canots qui le conduiſent à la remorque. — Les chaloupes qui tiennent par un cordage à un vaiſſeau qui les tire après lui dans ſa marche ſont à la remorque.

Remorquer. v. a. On remorque un vaiſſeau, *to tow*, en le traînant à l'aide d'un cordage, ſoit parce qu'il ne peut pas manœuvrer, ſoit parce que le vent ne peut pas ſervir à le conduire au lieu où il doit ſe rendre, ſoit enfin pour le retirer d'un danger preſſant où il ſe trouve engagé. Voy. remorque.

Remouiller. v. a. C'eſt laiſſer retomber au fond de l'eau, une ancre qui vient d'en être tirée, ſoit parce que le vaiſſeau auquel elle appartient a dû changer de place, ſoit parce qu'il eſt forcé de revenir au mouillage auſſi-tôt après l'avoir abandonné.

Remoux. *Dead water or eddy water*. Un vaiſſeau qui s'avance dans l'eſpace, refoule le fluide qui eſt ſur ſon paſſage, & comme l'eau qui enveloppe ſon arriere, près de la ſurface de la mer, ne peut le ſuivre dans ſa marche, il ſe forme dans cette partie un

vuide ſuperficiel, que les eaux collatérales & celles qui ſont plus profondes preſſent de remplir. Le choc de ces eaux & cette agitation inteſtine produiſent ainſi une trace écumeuſe, qui eſt très-ſenſible pendant quelques inſtans ſur un certain eſpace derriere le vaiſſeau, & qui reçoit le nom de remoux ou de houache. — On donne le nom de remoux à des tourbillons d'eau qui ſe forment, au confluent des rivieres, ou dans leurs ſinuoſités, lorſque leurs eaux ſont détournées très-directement de leur cours primitif.

Remplacement. ſ. m. On fait dans un vaiſſeau, un remplacement, ou d'hommes, ou de voiles, ou de manœuvres, en embarquant ſoit de nouveaux hommes de mer à la place de ceux qui ſont morts ou débarqués, ſoit des proviſions de vivres pour ſuppléer ceux qui ont été perdus ou conſommés, ſoit des cordages qui peuvent être devenus néceſſaires pour le gréement.

Remplir. v. n. Un canot, un bateau, expoſés à une mer orageuſe, rempliſſent, *to fill*, *water lodged*, lorſque les lames, paſſant par-deſſus ces embarcations dont l'intérieur n'eſt pas abrié par un plancher, les couvrent de leurs eaux & les rempliſſent. Dans cet état, le danger eſt extrême, parce que le poids additionnel de la maſſe d'eau qui reſte alors dans ces embarcations tend à les faire couler à fond, ou à les précipiter au fond de la mer.

Remplissage. ſ. m. *Dead wood*. Nom général, de toute piece de bois, qui dans un vaiſſeau remplit un vuide quelconque. — Les couples de rempliſſage ſont ceux qui ſont placées (fig. 39, C.) dans l'intervalle des couples de levée. Ceux-ci ſont les couples eſſentiels, fondamentaux, qui donnent à la coque d'un vaiſſeau la forme qu'elle doit avoir. Leur contour eſt deſſiné en grand & ſéparément (fig. 2, P.), & ils ſont conſtruits dans tout leur entier avant d'être placés ſur la quille comme on les voit (fig. 39, C.). Les couples de rempliſſage au contraire ſont faits piece à piece, & chaque morceau, à meſure qu'il eſt achevé, eſt établi entre les couples de levée en participant à leur forme, ſuivant les indications des liſſes d'exécution.

Renard. ſ. m. A bord des vaiſſeaux, on donne ce nom à une planche circulaire, ou à un plateau ſur lequel on a deſſiné & peint une roſe de bouſſole. Douze trous ſont percés ſur chaque rayon ou ſur la direction de chaque air de vent, & ils ſervent à recevoir une cheville qui indique l'air du vent que le vaiſſeau a ſuivi pendant chaque demi-heure dont un quart de ſix heures eſt compoſé. C'eſt par cette attention, que le renard retrace la direction de la route d'un vaiſſeau pendant l'étendue de chaque quart, & par conſéquent il devient facile de tranſporter ſur la table de lok ces remar-

ques eſſentielles ; *traverſe board.* — Dans le ſervice des ports, on nomme renard à traîner les bois, *dog or cant hook*, de forts crochets en fer, par le moyen deſquels on déplace & on traîne ſur la terre les pieces de bois dans les lieux où elles doivent être déposées ou employées. — Dans l'atelier de la mâture, on donne auſſi le nom de renard à une grande tenaille en fer avec laquelle on ſaiſit des pieces de mât par leurs faces latérales, ſoit pour les porter d'un lieu à un autre, ſoit pour les élever au-deſſus des pieces avec leſquelles elles doivent être réunies pour compoſer un ſeul & même mât.

Rencontrer. v. a. *To ſhift the helm.* A bord d'un vaiſſeau on donne quelquefois au timonier, ou à celui qui tient la barre du gouvernail, de rencontrer l'arrivée ou l'auloffée, *to ſtop the effect. of the tiller* ; cela ſignifie qu'il faut arrêter par le moyen du gouvernail, le cours d'une rotation horiſontale commencée, & qui paroît devoir ſe prolonger trop loin ſoit du côté du vent, ſoit du côté oppoſé. C'eſt ainſi empêcher ce vaiſſeau de faire ſur lui-même une rotation trop étendue, de tribord à babord ou réciproquement.

Rendre. v. a. On rend un bâtiment, à un ennemi, lorſque ſa force ſupérieure ou connue, ou prouvée par un combat, contraint de le lui abandonner. Dans ce cas, c'eſt rendre ce vaiſſeau, & c'eſt auſſi ſe rendre à l'ennemi, *to ſurrender.* — Un capitaine qui rentre dans le port, après une expédition dont il étoit chargé, rend au Roi le bâtiment, dont on lui avoit confié le commandement, lorſque ſa miſſion eſt remplie. De même un officier, qui ceſſe d'être de garde ou de ſervice à bord d'un vaiſſeau, pour être remplacé par un nouvel officier, eſt dit rendre le quart ou la garde à celui qui lui ſuccede dans l'exercice des mêmes fonctions.

Renfort. ſ. m. Des morceaux de toile, appliqués ſur différentes parties de l'étendue d'une voile, pour la fortifier & la doubler, ſont nommés des renforts de voile, *tabling at the foot ropes and leech ropes.* Les voiles repréſentées dans la pl. M, préſentent le lieu & la forme de ces renforts qui ſont indiqués dans les figures par une teinte plus forte. — Le renfort d'une vergue eſt un excédent en bois qu'on lui laiſſe dans ſon milieu *E* (fig. 15, A.) en la conſtruiſant, afin d'ajouter à ſa force ou à la réſiſtance qu'elle doit oppoſer aux puiſſances qui tendent à produire ſa rupture. — Le renfort d'un mât, *hound*, qui eſt auſſi nommé la noix, eſt un excédent en bois qu'on laiſſe à la tête d'un mât comme en *m* (fig. 18, A.) Voy. Noix. — Le renfort d'un vaiſſeau au coltis, eſt un placage en planches qu'on étend, & qu'on cloue ſur la joue *q* d'un vaiſſeau (fig. 10, M.) depuis la préceinte la plus baſſe

juſqu'aux portes-haubans de miſaine (fig. 1 , A.) afin de garantir dans cet eſpace les bordages du bâtiment, de l'atteinte des ancres lorſqu'elles ſont traverſées, ou lo ſqu'on s'occupe à les traverſer.

RENTRÉE. ſ. f. Dans l'architecture navale, la rentrée d'un couple, eſt la différence entre ſa plus grande demi-largeur, & celle qui correſpond à l'extrémité de ſes branches ; *tumb ing home or houſed in.* On voit dans la fig. (2. P.) des couples d'un vaiſſeau qui ſont projetés les uns ſur les autres & ſous leur forme réelle ; on y diſtingue, ſur la ligne *ay* un point de chaque couple, ou leur demi-largeur, c'eſt-à-dire, leur diſtance à la ligne *AB*, eſt plus conſidérable que dans tout le reſte du cours de leur branche au-deſſus de cette ligne. l'ar exemple, dans le maître couple *o a n g f*, la partie *ao* a tous ſes points plus rapprochés que le point *a* de la ligne *AB* & la différence entre la diſtance de *a* & celle de *o* à la ligne *AB* eſt ce qu'on nomme la rentrée du maître couple. Lorſque cette différence eſt très-grande, alors on dit du vaiſſeau qu'il a beaucoup de rentrée, *Houſed in* ; car la rentrée d'un bâtiment, ſuivant les marins, n'eſt autre choſe que celle de ſon maître couple, ſoit parce qu'elle eſt plus grande que la rentrée de tout autre couple, parce que les dernieres ſont dépendantes de la premiere.

RENVERSER. v. a. Dans une armée navale, qui eſt rangée en ligne de bataille, l'ordre eſt renverſé, *to inverſe line*, lorſque les vaiſſeaux marchent derriere ceux qu'ils auroient dû précéder & réciproquement, ſi on eût ſuivi les rangs aſſignés primitivement par le général, à chacun de ces bâtimens. C'eſt ainſi que cet ordre primitif qu'on nomme ordre naturel (fig. 22 , E.) ſe change en ordre renverſé lorſque, les vaiſſeaux virant de bord, celui qui étoit à la queue de la ligne, devient la tête de la nouvelle ligne formée par les mêmes bâtimens. — Un compas renverſé, eſt celui qui attaché au plancher indique la direction de l'aiguille aimantée, & dans ce compas qui eſt réellement dans une poſition contraire à celle des bouſſoles qui guident les pilotes & les timoniers, le pivot ſur lequel roule l'aiguille, repoſe ſur la glace, au lieu de repoſer ſur le fond de la boîte.

RÉPÉTER. v. a. Dans une armée navale, les ordres du général à tous les vaiſſeaux qu'il commande, ne ſont connus que par des ſignaux faits avec des pavillons, des flammes, des feux, des coups de canons, des fuſées, &c. ; & comme ils ne peuvent être toujours viſibles dans toute l'étendue de l'armée, ils ſont faits de nouveau, de diſtance en diſtance par différens vaiſſeaux. — Refaire de tels ſignaux, c'eſt les répéter, *to repeat the ſignals*, afin que les ordres qu'ils annoncent ſoient généralement connus par tous ceux qui doivent les exécuter.

RÉPÉTITEUR. ſ. m. *Repeater.* Titre qu'on donne à des bâtimens qui, dans une armée, ſont chargés de répéter les ſignaux faits à bord du vaiſſeau commandant. Ces répétiteurs ſont néceſſaires, parce qu'une armée occupant un grand eſpace, il y a des bâtimens ſouvent trop éloignés, ou placés trop déſavantageuſement pour appercevoir les ſignaux qui ſont faits au centre de cette armée. V. répéter.

RÉPONDRE. v. a. Un vaiſſeau répond aux ſignaux qui peuvent lui être faits, & annonce ainſi qu'ils ont été apperçus, ou en faiſant de nouveaux ſignaux qui deviennent une réponſe convenue, ou en rempliſſant les indications de ces mêmes ſignaux.

REPRENDRE. v. a. Si une manœuvre, c'eſt-à-dire, un cordage, a été attaché dans un grand état de tenſion, & ſi l'uſage, ou d'autres cauſes, ont affoibli cette tenſion néceſſaire par un alongement conſidérable, alors on le raccourcit, ou on le rétablit dans ſon premier état; & faire cette opération, c'eſt reprendre cette manœuvre ou ce cordage. C'eſt dans ce ſens qu'on dit reprendre des haubans, des étais, &c. — Lorſqu'après pluſieurs révolutions d'un cabeſtan ſur lui-même, les tours du cordage roidi s'étendent juſqu'au bas de la fuſée, & tendent à ſe croiſer par de nouvelles révolutions qui ſe ſuccederoient; on arrête cette machine, on fait remonter ces premiers tours, on dégage ainſi la partie inférieure de cette fuſée, & enſuite on fait tourner de nouveau le cabeſtan pour redonner au cordage ſa premiere tenſion, & ſuivre le travail commencé. Préparer ainſi la repriſe de ce travail, c'eſt reprendre le cordage qui doit encore envelopper le cabeſtan. — Reprendre un palan, *to ſheep ſhank*, c'eſt augmenter la diſtance trop petite des poulies inférieures & ſupérieures qui compoſent ce palan. — Reprendre un vaiſſeau, c'eſt enlever à un ennemi un bâtiment dont il s'étoit emparé. — Enfin un vaiſſeau reprend le large, lorſqu'après avoir été forcé de ſe retirer dans un havre ou dans un port, pour attendre des circonſtances plus favorables, ou pour ſe ſouſtraire à un danger preſſant, il en ſort pour s'élever en haute mer

REPRISE. ſ. f. C'eſt l'action de reprendre; v. ce mot, & toutes les diverſes acceptions dans leſquelles il eſt employé.

RESSAC. ſ. m. Lorſque des lames, qui s'avancent de la grande mer, dans un certain ordre régulier, & ſous la forme repréſentée (fig. 5, G.) viennent à rencontrer une chaîne de rochers; elles ſont arrêtées dans leur propagation, elles s'élevent, elles ſe replient, elles reviennent quelquefois ſur elles-mêmes; & ce retour, toujours tumultueux, eſt nommé reſſac, *ſurf.* — On donne le nom de reſſac, ou on dit que des bâtimens reviennent en reſſac, lorſqu'ils tranſportent directement de Terre Neuve en France, après le temps de la

la pêche de la morue, une partie des équipages nombreux qui ont été employés à cette pêche, pendant que les bâtimens où ils étoient armés, font voile pour les ports, où leur cargaison de morue doit être vendue.

Rester. v. n. Un vaisseau en marche change constamment de position, relativement à tous les objets qui sont sur son horison; c'est pourquoi les navigateurs expriment ces relations fugitives, en disant qu'un objet qu'ils apperçoivent sur la direction de N air de vent, leur reste à N air de vent, *to bear from the ship*. — C'est ainsi qu'étant à bord d'un tel vaisseau, on dit que tel bâtiment, telle balise, telle roche, tel port, telle pointe, &c. restent au nord ou au sud, &c. ou au vent ou sous le vent. — Un bâtiment reste de l'arriere, lorsque sa vîtesse est inférieure à celle des bâtimens qui le précedent. — Il reste à l'ancre, lorsqu'il ne quitte pas le lieu où il est retenu par ses ancres.

Rétablir. v. a. Si la ligne formée par les vaisseaux d'une armée, vient à être rompue, ou si ces vaisseaux cessent d'être rangés sur une seule & même ligne, alors, en reprenant cet ordre, ils rétablissent la ligne, ou ils rétablissent le premier ordre qui avoit été altéré.

Retardement. s. m. Retard dans le déchargement d'un bâtiment de commerce; *demurage*. — Un tel bâtiment est-il arrivé dans le lieu de sa destination? s'il y a une convention par laquelle son déchargement doit être totalement fait pendant un nombre de *N* jours, à compter du moment de la déclaration de son arrivée; & si cette condition n'est pas remplie, le capitaine fait signifier aux personnes intéressées que son bâtiment est en retardement, ou qu'il se met en retardement; les loix lui adjugent alors une indemnité déterminée pour chaque jour de retard ou de retardement qu'il éprouve dans les nouvelles dispositions qu'il vouloit faire de son bâtiment; & les intéressés payent le retardement.

Retenue. s. f. On donne ce nom à un cordage ou à un palan employé pour soutenir ou pour retenir un objet quelconque, qui tend à se renverser. Une retenue pour carene, *relieving tackle*, est un fort cordage qui sert à maintenir un vaisseau dans une certaine inclinaison latérale, ou qui empêche qu'elle ne reçoive une augmentation dangereuse. — Les vaisseaux qu'on fait descendre vers la mer, après leur construction, sur un plan incliné, acquierent une très-grande vîtesse dans cette chûte; & afin d'éteindre ce mouvement, des cordages sont employés & attachés à ces vaisseaux, pour servir à les retenir lorsqu'ils sont arrivés au bas de leur chantier. Ces cordages sont aussi nommés des retenues.

RETOUR. ſ. m. Un cordage tendu eſt-il détourné dans ſa direction, ſans perdre de ſa roideur, & par les moyens d'une poulie dans laquelle il paſſe? on donne à cette poulie le nom de poulie de retour, & au-delà de cette poulie, la partie de ce cordage qui a pris une nouvelle direction, eſt nommée le retour du cordage. — Lorſqu'un courant des eaux de la mer eſt détourné de ſa direction, ou par une pointe de terre, ou par tout autre obſtacle, ces eaux reviennent ſur elles-mêmes, & forment ce qu'on nomme un retour de courant, *eddy*. Il en eſt de même de ce qu'on entend par retour de marée. — Les retours des bâtimens marchands conſiſtent dans les cargaiſons qu'ils tranſportent des lieux où ils ont été expédiés. Ces bâtimens ſont ceux qui n'ont qu'une miſſion pour aller dans tel port, & qui, après l'avoir remplie, cherchent une nouvelle miſſion pour leur retour. On les nomme par cette raiſon bâtimens de retour, *home bound ſhip*. C'eſt en cela qu'ils different de ceux qui, dès leur départ, ont une miſſion pour aller & revenir, c'eſt-à-dire, pour l'allée & le retour, *for the cargo outwards and homewards*. — Les vivres qui reſtent dans un bâtimenr à la fin d'une campagne ou d'un voyage, reçoivent le nom de vivres de retour.

RETRAITE. ſ. f. On donne le nom d'ordre de retraite à celui qui eſt ſuivi dans les diſpoſitions d'une armée navale lorqu'elle fait retraite devant un ennemi. Les vaiſſeaux, (fig. 8 E) ſont alors rangés ſur les deux lignes du plus près du vent, & font route vent largue ou arriere.

RETRANCHER. v. a. A bord d'un vaiſſeau, retrancher un homme, c'eſt diminuer, pour le punir, la ration en vivres qui lui revient. Cette correction conſiſte quelquefois à le priver du vin, ou d'une partie du vin qui lui eſt alloué; & alors, c'eſt le retrancher de vin, ou de telle meſure de vin.

REVERDIE. ſ. f. Retour des grandes marées pendant chaque lunaiſon. Comme la marée s'éleve moins par le flux pendant les quadratures, qu'aux environs des ſyzigies, on nomme reverdies les marées qui croiſſent graduellement depuis l'époque d'une quadrature juſqu'à la ſyzigie ſuivante.

REVERS. ſ. m. Dans le conrour d'une branche de couple, telle que *q c g i l m* (fig. 87, C.), le revers ou l'alonge qu'on nomme de revers, *top timber*, eſt *lm*, parce que ſa courbure eſt placée de maniere qu'elle préſente à l'intérieur du couple, ſa convexité, tandis que le reſte des parties courbes de la même branche lui préſentent leur concavité. La fig. (2. P.) donne une idée du revers *bo* du maitre couple, ainſi que de celui de tous les autres couples principaux d'un vaiſſeau; celui du coltis eſt le plus conſidérable, *flaring*

of knuckle timber, & on le diſtingue particuliérement ſous le nom de revers du coltis. — Dans un vaiſſeau dont les voiles ſont orientées obliquement à la quille, parce que le vent ſouffle ſur un de ſes côtés, on nomme manœuvres de revers, tous les cordages qui ſont du côté oppoſé au vent, pour les diſtinguer de celles qui ſont placées au vent. Il y a ainſi, des écoutes, des amures, des boulines de revers, qui changeant de poſition relativement au vent, ou par la variation du vent, ou par une rotation horiſontale du vaiſſeau, deviennent enſuite autant de manœuvres du vent.

Reversement. ſ. m. Action de verſer dans un bâtiment des objets chargés à bord d'un autre bâtiment. — Le reverſement de la marée, des mouſſons, des briſes, n'eſt autre choſe que le changement de ces courans réguliers de la mer & de l'athmoſphere, qui après avoir ſuivi, pendant un certain temps, une direction déterminée, prennent une direction preſque contraire pour un nouvel intervalle de temps.

Reverser. v. a. Tranſporter une cargaiſon d'un bâtiment dans un autre, c'eſt la reverſer. — Un courant, tel que la marée, & une mouſſon ou une briſe, eſt dit reverſer, lorſque ſa direction devient oppoſée à celle qu'il ſuivoit primitivement. — Dans l'art de la manœuvre, reverſer, c'eſt agir ſur les cordages qui ſont ſous le vent ou ſur les manœuvres de revers, telles que les boulines, les écoutes, les amures, &c. On reverſe les manœuvres, afin que les voiles auxquelles elles ſont attachées, puiſſent être plus promptement orientées ſur l'autre bord, quand un vaiſſeau doit virer de bord.

Revirement. ſ. m. *going about again*, c'eſt le mouvement de rotation horiſontale qu'on communique une ſeconde fois à un vaiſſeau pour le faire virer de bord, après l'avoir fait virer une premiere fois.

Revirer. v. n. C'eſt virer de nouveau, *to take about again*; v. virer. — Si un vaiſſeau a d'abord tourné ſur lui-même horiſontalement de tribord à bas-bord, pour courir ſous des voiles amurées ſur un côté du vaiſſeau, & qu'enſuite faiſant une rotation contraire, les mêmes voiles ſoient amurées ſur le côté oppoſé, alors faire cette ſeconde évolution, c'eſt revirer de bord, ou ſur l'autre bord. Si la direction de cette ſeconde route, le porte ſur la terre, ou l'en éloigne, alors il eſt dit revirer ſur la terre ou au large; comme il eſt dit revirer ſur un vaiſſeau, lorſqu'il fait cette évolution pour diriger ſa marche ſur ce bâtiment.

Revolin ſ. m. *eddy wind*, vent réfléchi par une côte, ou une île, ou une montagne, ou une voile, &c. Le vent qui, après avoir été repouſſé

par des obſtacles, revient ainſi ſur lui-même, eſt très-varié dans ſes directions, & ce retour ne ſe fait ſentir qu'à peu de diſtance.

Reuns. (faux) ſ. m. On donne ce nom aux vuides qui ſe trouvent entre les objets arrangés dans la calle d'un vaiſſeau.

Rhumb de vent. ſ. m. *courſe, or rhumb line.* Angle formé par la direction d'un air de vent quelconque, & la ligne nord & ſud ou méridienne. Ainſi le rhumb de vent de la route d'un vaiſſeau eſt l'angle de cette route avec le méridien. Si cet angle eſt meſuré ſur la circonférence de la bouſſole, & en conſidérant la direction de l'aiguille comme la ligne méridienne, il eſt nommé rhumb de vent du compas, & il differe du rhumb de vent réel, de toute la grandeur de la déclinaiſon de l'aimant.

Ribomborder. v. n. C'eſt louvoyer en courant de petits bords, ou en faiſant de petites bordées. Voyez louvoyer & bordée.

Ribord. ſ. m. *garboard ſtrake.* Nom du bordage qui eſt le plus voiſin de la quille, & dont le bord inférieur eſt reçu dans la rablure de la quille. C'eſt une ſuite de planches qui ſont placées ſur la carcaſſe d'un vaiſſeau, le long de la quille, depuis l'étrave juſqu'à l'étambot, pour commencer l'enveloppe épaiſſe dont on la recouvre juſques dans les parties les plus élevées. On voit en *q* (fig. 53, C.) les ſections tranſverſales de ces bordages les plus bas d'un vaiſſeau & de chaque côté de la quille *q*. Le bordage dont le bord inférieur entre dans la rablure de la quille, eſt nommé quelquefois le premier ribord; celui qui le ſuit immédiatement au-deſſus, eſt le ſecond ribord, & enfin celui qui eſt au-deſſus du dernier, eſt le troiſieme ribord. Ces bordages portent auſſi le nom de gabords.

Rider. v. a. Roidir un cordage, *to taughten a rope.* On ride ou on roidit un hauban, tel que *a u e* (fig. 87, M.), en laçant étroitement, par une ride ou un petit cordage, le cap de mouton qu'il porte à ſon extrémité *e*, avec celui qui lui correſpond, & qui eſt fixé ſur une baſe quelconque, comme un porte-hauban ou la muraille du vaiſſeau, ou le bord d'une hune, &c.; *to ſet up te ſhrouds*; *to haul taguht the ſhrouds.* — La maniere de rider des étais, des galhaubans, des marchepieds, eſt à-peu-près la même, excepté qu'au lieu de caps de mouton, on ſe ſert de moques dans quelques-unes de ces opérations.

Ride. ſ. f. *Laniard.* Cordage de peu de groſſeur, qui eſt employé pour lacer enſemble deux caps de mouton, comme on voit (fig. 87. M.) pour roidir fortement un cordage plus gros, dont un bout porte un des caps de mouton. Les rides, ſuivant leur emploi, reçoivent des dénominations indicatives; c'eſt pourquoi on diſtingue des rides de haubans, *laniard of the ſhrouds*, des rides de galaubans,

d'étais, de marchepieds, *laniard of the back ſtays, of the ſtay, of a horſe.*

Ringeot. ſ. m. Voyez Brion, qui ſignifie ſa même choſe.

Riper. v. a. Ce mot employé dans les chantiers des ports, ſignifie faire gliſſer latéralement une piece de bois ſur le plan où elle repoſe, afin de lui donner une ſituation convenable à l'uſage qu'on ſe propoſe d'en faire. — On ripe l'alonge d'une piece de mât, pour la joindre à cette piece. — Le cable ripe, lorſqu'il gliſſe ſous les garcettes qui le lient avec la tournevire.

Ripoire. ſ. f. Bout de corde, compoſé de chanvre & de crins. On s'en ſert dans les corderies, & on fait paſſer entre ſes torons ſerrés les fils qui viennent de traverſer du goudron chaud, & qui s'en ſont imbibés, afin que la preſſion & le frottement qu'ils y éprouvent, leur faſſent abandonner le ſurperflu du goudron dont ils ſe ſont chargés. C'eſt à cet effet qu'une ou pluſieurs ripoires ſont attachées à un des axes qui croiſent les auges à goudron, dont on fait uſage dans les corderies.

Ris. ſ. m. *Reef.* On donne ce nom à une partie *a r m b* (fig. 55, M.) d'une voile *a e d b*; & cette partie eſt compriſe entre le côté *a b*, qui eſt lacé à la vergue, & une ligne *r o n*, parallele à cette envergure. Une bande de toile eſt toujours placée ſur cette ligne *r m*, ſoit pour déterminer l'étendue d'un ris, ſoit pour fortifier la voile dans cette partie. Des trous y ſont percés pour le paſſage de cordages, tels qu'on les voit (fig, 73), & qui ſervent à replier au beſoin toute l'étendue d'un ris ſur le contour de la vergue de cette voile. Cette bande eſt, par cette raiſon, nommée bande de ris. La grande voile (fig. 55), & la miſaine (fig. 33) n'ont qu'un ſeul ris. Les huniers (fig. 59) en ont juſqu'à trois, & le perroquet de fougue (fig. 79.) en a deux. Le ris le plus élevé, dans les huniers & le perroquet de fougue, porte le nom de ris de chaſſe; *firſt reef*, ou de premier ris, tandis que ceux qui lui ſont inférieurs, ſont nommés ſecond & troiſieme ris; le plus bas eſt le bas-ris, *lower reef.* — Prendre un ris dans une voile, *to reef in*, c'eſt ſouſtraire à l'impulſion du vent la partie ſupérieure, nommée ris, de l'étendue d'une voile déployée, ou raccourcir cette voile dans le ſens de ſa hauteur; des garcettes paſſées dans les trous de la bande de ris, ſervent alors à réunir les bandes de ris à la vergue de la voile, & à ſerrer ſur ſa longueur les plis de cette ſurface partielle retrouſſée. Prendre pluſieurs ris, c'eſt replier ſur la vergue pluſieurs parties de la ſurface d'une voile, qu'on nomme des ris. De même larguer un ou pluſieurs ris, *to let the reefs out*, c'eſt lâcher les plis des ris qui étoient ſerrés ſur la vergue, ou deſſerrer les garcettes qui retenoient ces parties d'une voile, repliées ſur la vergue.

— Un vaiſſeau a tous les ris pris dans ſes voiles, *to be cloſe reefed*, lorſque les ris de ſes voiles déployées ſont tous ſerrés ſur leurs vergues ; *reefed ſails*.

Risée. ſ. f. *Squall*. Lorſque le vent régnant, augmente ſubitement en force, pour un petit intervalle de temps, après lequel cet accroiſſemnnt de viteſſe diſparoit ; il eſt dit ſouffler par ri ée. Ainſi ces accès ou ces accroiſſemens ſont autant de riſées. Comme les riſées peuvent faire courir quelques riſques aux vaiſſeaux ſous voiles, ceux qui veillent leur retour pour en prévenir les effets, ſont dits veiller à la riſée.

Riser. v. a Lorſqu'on abaiſſe un hunier ou un perroquet entiérement déployés, à bord d'un vaiſſeau, pour que ces voiles ayent moins de hauteur & préſentent moins de ſurface au vent régnant, c'eſt les riſer, *to reef th· ſails*, parce que par ce moyen on produit à-peu-près le même effet qu'en prenant directement des ris. (Voy. Ris.)

Risse. ſ. f. *Gripe*. Voy. Saiſine.

Risser. v. a. *To ſeize or laſh*. C'eſt attacher. On emploie ce mot pour exprimer l'action de fixer ſolidement ſur un vaiſſeau, les chaloupes & les vergues qu'il tranſporte en met pour les beſoins à venir, on les riſſe afin que dans les mouvemens d'oſcillations que la mer communique à ce bâtiment, elles ne puiſſent pas ſortir de la place qui leur eſt aſſignée.

Roche. ſ. f. Ce nom eſt adopté généralement, par les marins, au lieu de celui de roc & de rochers, & avec une même ſignification en les conſidérant toujours ſous l'eau, ou alternativement couverts & découverts par la marée. C'eſt pourquoi un vaiſſeau qui eſt porté au milieu de ces écueils, eſt dit être dans les roches, & s'il les touche ou s'il s'y échoue, il eſt ſur les roches.

Roder. v. n. Un vaiſſeau rode, lorſqu'étant mouillé (fig. 7, V.) & retenu par une ſeule ancre, il fait autour d'elle un commencement de rotation horiſontale, qui porte ſa proue tantôt à tribord & tantôt à babord. Roder n'eſt ainſi que faire des abattées à l'ancre. Voy. Abattée.

Rôle. ſ. m. On donne le nom de rôle d'équipage, à une liſte générale des hommes qui ſont employés à bord d'un vaiſſeau, avec une qualité quelconque de fonctionnaire, *muſter*, cette liſte comprend même les paſſagers. Ce premier rôle ſert à en former d'autres ; tels que celui de quart, *watch bill*, qui eſt une liſte des hommes qui doivent faire le quart de tribord & celui de babord. Voy. quatt ; tels que le rôle de combat & d'abordage, où le

poſte de chaque homme eſt aſſigné ſoit pendant un combat, ſoit dans un cas d'abordage, *quarter bill.*

Romaillet ou Rombaillet. ſ. m. *Fum.* Morceau de bois, ou de planche, qu'on inſere dans un aſſemblage de charpente pour remplir un vuide, ou ſuppléer au défaut des dimenſions des pieces compoſantes. — Un nœud pourri, dans une piece de bois qui eſt d'ailleurs très-ſaine dans tout autre point de ſa longueur, eſt remplacé par un bout de bois aſſorti, & qui porte le nom de romaillet.

Rompre. v. a. Une ligne de vaiſſeaux eſt rompue, lorſque la flotte ne forme plus une ligne droite & réguliere; *to break line of battle.* — Un vaiſſeau rompu eſt un vaiſſeau excéſſivement arqué; Voyez arquer; *broeken backed ship.* — Rompre un mât, une vergue, c'eſt les briſer, les mettre en pieces. — Dans les corderies, rompre un cordage, c'eſt le faire caſſer ſous des poids, accumulés dans le deſſein de produire cet effet, afin d'obtenir ainſi une meſure approchée de la force ou de la réſiſtance dont il eſt ſuſceptible. Dans cet atelier rompre le chanvre, c'eſt le racourcir lorſqu'il a trop de longueur pour former les peignons. On coupe alors ſes fibres ſur les dents des peignes, ou par leur milieu ou près de leur extrêmité ſuivant le rapport de leur longueur, à celle des peignons qui varie de trois pieds & demi à quatre pieds.

Roncer. v. a. C'eſt pouſſer une piece étendue ſur un plan, dans une direction perpendiculaire à ſa longueur.

Rose. ſ. f. Les pentures, qui fixées à l'étambot d'un vaiſſeau, (fig. 58, C.) reçoivent en *e* les gonds tels que *u* du gouvernail (fig. 59.) ſont nommées les roſes du gouvernail. On les voit ſur l'étambot du vaiſſeau repréſenté, (fig. 42.) & on peut juger de leur nombre ainſi que de leur place. — Un carton léger & circulaire, dont on couvre l'aiguille aimantée (fig. 33.) d'une bouſſole, porte le nom de roſe de compas, *fly or face of a ſea compaſſ*, lorſque ſur la face ſupérieure on a deſſiné les trente-deux airs de vent que la bouſſole doit ſervir à indiquer. Sa circonférence, eſt auſſi diviſée en degrés. Des rayons ſont menés du centre à chacune des trente-deux diviſions égales de cette circonférence, & l'aſſemblage de ces rayons divergens, a paru devoir, à cauſe de certains traits de reſſemblance, être décoré du nom de roſe. Sur cette roſe, une fleur de lys annonce le pôle nord ou l'extrêmité nord de l'aiguille aimantée attachée ſous le carton, & des lettres initiales déſignent les noms de tous les autres airs de vent.

Rouanne. ſ. f. Inſtrument employé pour forer une piece de

bois dans le ſens de ſa longueur. C'eſt par cet inſtrument qu'on prépare les pompes des vaiſſeaux.

ROUANNER. v. a. C'eſt percer une piece de bois dans le ſens de ſa longueur, pour en faire une pompe, *to bore a pump.*

ROUE. ſ. f. Dans les vaiſſeaux qui ont pluſieurs ponts ou gaillards, on ſe ſert d'une roue pour varier les poſitions du plan de leur gouvernail, & on la nomme roue de gouvernail, *wheel of the helm, ſteering wheel.* Cette roue eſt ordinairement établie ſur le gaillard d'arriere, dans le lieu *f*, (fig. 8, P.). Elle eſt fixée perpendiculairement à un cilindre horiſontal qui en tournant ſur lui-même s'enveloppe de cordages qui ſont attachés à l'extrêmité de la barre du gouvernail, & qui ſervent à porter le bout de cette barre ou à droite ou à gauche du plan diamétral du vaiſſeau. On voit (fig. 52, C.) la barre *ab* d'un gouvernail & les cordages ou droſſes tels que *b c d r* qui paſſant par des poulies *d*, *c*, *r*, viennent ſe rendre au-deſſus de *r* au cylindre que la roue fait tourner ſur le gaillard du bâtiment. — Une roue de cordage, eſt l'aſſemblage (fig. 43, C.) de pluſieurs tours circulaires & concentriques, qu'on fait faire à un même cordage ſur lui-même afin qu'il occupe un très-petit eſpace, & qu'il ſoit facile à déplacer ou à tranſporter. Ces tours ſucceſſifs qui compoſent une telle roue, ſont multipliés ſur divers plans établis les uns au-deſſus des autres & compoſent une eſpece de cylindre plus ou moins évuidé ſuivant la groſſeur ou la roideur du cordage. — Dans les corderies il y a des roues qui ſervent à filer le chanvre, & qui, aſſez connues, portent le nom de roues à filer. Le cordeau qui enveloppe leur circonférence, paſſe ſur des molettes, mobiles ſur un axe qui eſt implanté dans un plan ſemi-circulaire dont le nom eſt chapeau de roue. Ce chapeau eſt au-deſſus de cette roue, mais lorſque c'eſt ſur le côté de cette roue qu'on place un plateau pour porter de pareilles molettes, on nomme cette roue du nom de roue à commettage, parce qu'elle ſert à faire du bitord, ou à commettre du merlin, du luſin, du quarantenier, & tout autre menu cordage dont la groſſeur n'excede pas trois pouces ou trois pouces & demi, tandis que les roues à chapeau ne ſervent qu'à filer du fil carret. — Une roue de manœuvre, eſt à bord d'un vaiſſeau l'aſſemblage de tous les tours circulaires qu'on fait faire ſur lui-même à un cordage ou au bout d'un cordage qui eſt employé dans le gréement de ce bâtiment.

ROUER. v. a. *To coil a cable.* Plier un cordage en rond, & en faire une roue, c'eſt le rouer; voyez roue & cueillir.

ROUET. ſ. m. Plateau circulaire & cylindrique, en bois ou en

métal ; qui eſt cannelé ſur ſon contour, pour recevoir & retenir le cordage dont on l'enveloppe, lorſqu'il fait partie d'une poulie, ou lorſqu'il tourne librement ſur un axe fixe qui le traverſe par ſon centre perpendiculairement à ſes faces ſupérieures & inférieures. On voit en *b* (fig. 60, M.) le rouet d'une poulie ainſi que ſon axe & la caiſſe dans laquelle il eſt encaſtré pour être employé & former une poulie. Le chaumard, les boſſoirs, les bitons, les poulies de guindreſſe & capon, &c. ſont garnies de rouets en cuivre, *Braſſ sheaves.* Les poulies ordinaires ont des rouets de gayac ou d'autre bois dur ; *sheave wheel.*

Rouleau. ſ. m. Piece cylindrique en bois, qui roule ſur un axe longitudinal. On en établit dans les vaiſſeaux ſous le bord inférieur *u* (fig. 38, C.) d'un écubier tel que *d*, pour diminuer le frottement que les cables éprouveroient ſur ce même bord, & dans cette place on le nomme rouleau d'écubier. C'eſt dans le même deſſein, que ſous le nom de rouleau de chaloupe on en place ſur l'arriere ou ſur le couronnement, d'une chaloupe qui eſt employée à lever des ancres par leur orin.

Rouler. v. n. Un vaiſſeau roule, *to roll*, lorſqu'alternativement il s'incline latéralement & ſur la droite & ſur la gauche, par l'effet des lames qui ſe ſuccedent réguliérement, & qui entretiennent ces mouvemens d'oſcillation. --- Tous les vaiſſeaux ne roulent pas également dans les mêmes circonſtances : les uns roulent beaucoup & s'inclinent étrangement & avec vivacité ; tandis que d'autres roulent avec régularité & réſiſtent beaucoup à des oſcillations très-étendues.

Rouleur. adj. *Wich rolls nunch at ſea.* On dit qu'un vaiſſeau eſt rouleur lorſqu'il roule aiſément & fait de grandes oſcillations dans des mers qui ne produiſent pas des effets auſſi conſidérables ſur d'autres bâtimens de même claſſe.

Roulis. ſ. m. *Rolling.* Oſcillation d'un vaiſſeau autour de ſon axe de longueur, ou inclinaiſon ſucceſſive & alternative d'un vaiſſeau tantôt ſur le côté droit & tantôt ſur le côté gauche. Les roulis ſont l'effet des lames qui battent les flancs d'un vaiſſeau, & ils ſont différens, ſuivant la forme & l'arrimage des bâtimens. Dans les uns ils ſont vifs & bruſques, dans d'autres ils ſont lents & réguliers ; leur étendue ou leur amplitude eſt auſſi très-variée. Les fig. (22 & 33, G.) donnent une idée des ſituations ſucceſſives qu'un vaiſſeau prend momentanément dans chaque roulis : & lorſqu'il eſt incliné, ou relevé de cette inclinaiſon, ou arrêté dans cette inclinaiſon, par des forces qui n'agiſſent pas uniformément ; on dit que les roulis ſont durs & fatiguans, parce qu'alors il en réſulte des ſecouſſes vives qui ébranlent les mâts & l'aſſemblage

de toutes les parties d'un vaiſſeau. — L'inclinaiſon du côté du vent eſt le roulis au vent ; & celle qui lui ſuccede du côté oppoſé, eſt le roulis ſous le vent, *lee larches*.

ROUSTER ou Rouſturer. v. a. *To woold*. C'eſt lier étroitement deux pieces de boi placées l'une ſur l'autre, à l'aide d'un cordage qui enveloppe leur aſſemblage par des tours preſſés & multipliés. On voit en ɀ (fig. 16 , A.) les tours de cordages, qui ſont faits pour réunir invariablement le grand mât d'un vaiſſeau avec ſa jumelle. — Comme on frappe ſur un tel cordage à meſure qu'on lui fait faire de nouveaux tours, afin que ces mêmes tours ſoient plus ſerrés, on emploie le verbe rouſter dans le langage familier avec la ſignification connue des mots frapper, & battre. — Si on ceint un bateau, par un cordage, qui paſſe deſſus & deſſous, pour l'empêcher de s'ouvrir ; c'eſt rouſter ce bateau.

ROUSTURE. ſ. f. *Wolding* Lorſqu'avec un cordage, on ceint deux pieces de bois pour les réunir ſolidement l'une à l'autre, & que ce cordage les embraſſe par pluſieurs tours ſerrés & preſſés, l'aſſemblage de ces tours eſt une rouſture. C'eſt ainſi qu'on réunit un mât avec ſa jumelle. On nomme auſſi rouſtures de berceau, les faiſceaux de cordage *mm* (fig. 42 , C.) qui lient enſemble la tête de deux colombiers correſpondans tels que *mo* & *mq*. Ces rouſtures ſont ainſi un aſſemblage de tours preſſés & roidis d'un fort cordage deſtiné à partager, avec un très-grand nombre d'autres rouſtures & avec tout l'appareil du berceau, le poids total d'un vaiſſeau au moment où il eſt lancé à la mer.

ROUTE. ſ. f. *Traverſe*. Chemin fait ou à faire par un vaiſſeau ; pour ſe rendre d'un point à un autre ſur la ſurface de la mer, en ſuivant un air de vent déterminé. Si par exemple un bâtiment part du point *c* ſur le méridien *b c d* (fig. 102, G.) & ſi après s'être avancé dans l'eſpace ſur une direction *c e a*, qui fait conſtamment un même angle *n e m* avec tous les méridiens *b e e*, *b n ɀ*, *b a q*, qu'elle rencontre, il arrive au point *a* ; l'eſpace parcouru *c e a*, eſt la route de ce vaiſſeau, *Ships way*. — Pendant ſa marche le vaiſſeau eſt en route ; & lorſqu'il dirige ſa marche ſur la route propoſée *c a*, il met le cap en route, *to ſtand on the courſe*, *to wind the ſhip*, il porte en route, *to lye on the courſe*. — La route d'un vaiſſeau eſt directe ou oblique, *direct courſe*, *or traverſe or oblique way*, ſelon qu'il s'avance ſur la direction de ſa quille, ou obliquement à cette direction. — Lorſque la longueur & la direction de cette route ne ſont connues que par approximation ou par des meſures incertaines, on la nomme route eſtimée, *dead reckoning*, pour la diſtinguer de la route réelle nommée route corrigée. — Une

route compoſée, *traverſe ſailing*, eſt la route unique qui conduiroit au même point un vaiſſeau qui n'y eſt parvenu que par pluſieurs routes partielles, & faites ſur différens airs de vent. — Faire fauſſe route, *to alter the courſe*, c'eſt s'écarter de la route qu'on paroit devoir ſuivre, pour en entreprendre une différente, afin de tromper un ennemi ou un eſpion. — Faire telle route, c'eſt diriger ſa marche à tel air de vent, *to ſail on ward*, *to ſtand N.* — Faire la même route, avec un autre vaiſſeau, *to ſtand the ſame way*, c'eſt ſuivre des airs de vent paralleles. — Faire valoir la route à *N* air de vent, c'eſt diriger la marche d'un vaiſſeau ſur un air de vent tel qu'en ayant égard enſuite & à la dérive du bâtiment & à la variation de la bouſſole, la route ſoit réellement faite ſur *N* air de vent qui différe ſouvent de l'air de vent auquel on a gouverné. — Donner la route, c'eſt ordonner que dans tel intervalle de temps comme pendant la nuit le bâtiment ſoit dirigé ſur tel air de vent. L'officier qui commande à bord d'un vaiſſeau eſt celui qui donne la route, qu'on doit ſuivre lorſqu'il ne ſera pas ſur le pont. — Une route changée eſt celle dont la direction ceſſe d'être la même. — La route d'un midi à l'autre eſt le chemin fait par un vaiſſeau pendant un intervalle de vingt-quatre heures, *days work*; & on partage en de pareilles routes, le chemin total d'un vaiſſeau, pour déterminer au midi de chaque jour, la poſition réelle du bâtiment ſur la ſurface du globe.

ROUTIER. ſ. m. Nom général des livres qui contiennent des inſtructions, néceſſaires & propres à diriger les navigateurs ſur certaines routes. Le routier des indes, renferme, par exemple, tous les avis, & les renſeignemens utiles pour faire avec ſûreté des voyages de l'europe dans toutes les parties de la mer des indes. Les routiers ſont ordinairement enrichis de cartes, de vues de côtes; en même temps qu'ils préſentent des détails, ſur les giſſemens des objets principaux & intéreſſans, ſur les courans, les marées, les ſondes, les vents, les briſes, les ports, les havres, les baies, &c., &c.

ROYAUX. adj. v. Perroquet.

RUELLE. ſ. f. On donne ce nom au bord convexe d'une planche, ou d'un bordage, qui eſt deſtiné à envelopper une portion de la ſurface courbe de la proue ou de l'arriere d'un vaiſſeau. C'eſt par le nom de ruelle de bordage, qu'on diſtingue le bord convexe de celui qui eſt concave, & qui porte le nom de tonture de ce bordage, *rg* (fig. 51, G.) eſt la ruelle & *sk* la tonture de *srgk*.

RUM ou Reum. ſ. m. Ce mot peu uſité eſt quelquefois employé

pour exprimer la capacité intérieure, ou la contenance de la cale d'un vaiſſeau, c'eſt-à-dire, l'eſpace qu'elle offre pour l'emplacement des marchandiſes dont on peut compoſer le chargement de ce bâtiment. Un vaiſſeau qui a une cale vaſte eſt dit être d'un grand réum.

S o

SABLE. ſ. m. *Watch glaſſ.* Comme des ſabliers ſervent à bord des vaiſſeaux, pour meſurer le temps ; on compte ſouvent les demi-heures écoulées par le nombre de ſables, ou par le nombre de fois que le ſable de cette eſpece d'horloge a paſſé d'une ampoulette dans l'autre ; & on dit qu'il a paſſé tant de ſables, *N glaſſes.* — Manger du ſable, c'eſt retourner un ſablier avant que le ſable contenu dans une ampoulette ſoit entièrement écoulé dans l'ampoulette inférieure. — Il ſeroit ſuperflu de donner ici la définition aſſez connue du ſable, & je dirai ſeulement que ſi le fond de la mer eſt de ſable mêlé de vaſe on le nommé ſable mêlé, ſable vaſard.

SABLIER. ſ. m. Horloge de verre qui ſert à meſurer le temps. Sa forme & ſon mécaniſme ſont aſſez connus. Dans les vaiſſeaux il y en a de différente grandeur, pour meſurer des heures, des demi-heures, des quarts d'heures & même juſqu'à des demi-minutes & des quarts de minute. On les diſtingue par les noms de ſabliers d'une heure, de demi-heure, de demi-minute, &c. *Watch glaſſ, hour glaſſ, half minute glaſſ.*

SABORD. ſ. m. *Port.* Ouverture quadrangulaire (fig. 1, P. & 1, A.) qui eſt faite dans la muraille d'un vaiſſeau, pour laiſſer un paſſage à la volée d'un canon. On voit en *lm* (fig. 32, C.) la hauteur de cette ouverture & *ab* le canon. *a* ſort toujours, au-delà, de *lm* ou de la muraille *nmq* lorſqu'on tire ce canon. — La grandeur des ſabords eſt proportionnée à celle des canons auxquels ils doivent ſervir, & elle eſt combinée de maniere qu'on puiſſe diriger ces mêmes canons un peu obliquement à la largeur du bâtiment. Tous les ſabords qui correſpondent aux canons rangés en batterie ſur le premier pont d'un vaiſſeau ſont nommé ſabords de la batterie baſſe, *gun ports of lower tier* ; ou ſabords du premier pont. Les autres ſont des ſabords de N pont ou de N gaillard, *gun ports of N deck.* — Entre les ſabords d'une même batterie, ceux qui ſont percés à l'extrêmité antérieure ou dans la proue

d'un vaiſſeau, (figure 3, A.) ſont nommés ſabords de chaſſe, *chace port*, parce que c'eſt par ces ſabords qu'on canonne un ennemi qu'on pourſuit, ou qu'on chaſſe; comme on nomme ſabords de retraite, *ſtern ports*, ceux qui ſont percés dans la voûte de l'arcaſſe & dans la poupe (fig. 2, A. ou fig. 42, C.) parce qu'ils permettent de tirer ſur un ennemi, lorſqu'on fait retraite devant lui. --- Les ſabords d'une même batterie, ſont rangés à égale diſtance les uns des autres (fig. 1, P.). Il en eſt de même de ceux des ponts ſupérieurs & des gaillards, mais en comparant enſemble les ſupérieurs & les inférieurs ils forment un échiquier afin que par cet ordre, les liaiſons des pieces d'un vaiſſeau ſe trouvent, moins altérées ou interrompues ſur un plus petit eſpace. Les mantelets ou les volets, qui ſervent à fermer les ſabords, des batteries ſupérieures à celle du premier pont ſont amovibles & ſouvent ne ſont pas mis à leur place. On les nomme faux-ſabords, *Sham ports.* On donne auſſi ce nom, à des ſabords figurés ou peints ſur la face extérieure de la muraille d'un vaiſſeau. -- Ouvrir & fermer un ſabord c'eſt lever ou abattre le volet nommé mantelet qui eſt fait pour boucher exactement cette ouverture. --- Un canon, eſt au ſabord, ou eſt mis au ſabord, lorſque ſa volée *a* (fig. 32, C.) traverſe cette ouverture; & il eſt en dedans du ſabord lorſqu'il eſt dans la poſition *ab* telle qu'elle eſt repréſentée dans cette figure. --- Une petite ouverture faite dans la muraille d'un vaiſſeau, ou pour faire paſſer un aviron, ou pour donner du jour dans une chambre, eſt auſſi un ſabord, ou d'arriere ou de chambre, *row port, and light port.* Les ſabords qui ſont percés dans la voûte d'un vaiſſeau, ceux par leſquels & la ſainte-barbe eſt éclairée & la retraite du vaiſſeau ſoutenue, ſont nommés les ſabords de ſainte-barbe, & de retraite, *gun room ports.* --- D'autres ouvertures percées auſſi dans la poupe d'un bâtiment de tranſport, qui ſont deſtinées à donner un paſſage à des objets d'une certaine longueur comme à des pieces de mâture ou à d'autres pieces de bois, ſoit pour leur chargement, ſoit pour leur déchargement, reçoivent le nom de ſabords à embarquer ou de ſabords de décharge, *raft ports.* --- Enfin, on donne le nom de ſabord à toute ouverture même accidentelle qui eſt faite extraordinairement dans la muraille d'un vaiſſeau, ou à coups de canon, ou par un choc contre des rochers, &c.; & faire une ouverture dans la carene d'un bâtiment, pour donner accès à l'eau environnante, & le faire couler au fond de la mer; c'eſt faire un ſabord.

Sac. ſ. m. On nomme ſacs d'écubiers, des poches en toile, pleines de foin, avec leſquelles on bouche, *hauſe bags*, les écubiers *d*

(fig. 38, C.) d'un vaiſſeau qui eſt en route, afin de fermer tout accès aux lames qui pourroient s'introduire par ces larges ouvertures.

Safran. ſ. m. On donne ce nom à la partie extérieure d'un gouvernail, elle eſt en bois de ſapin, & aſſemblée avec la mêche; *check of a rudder; after piece of a rudder.* C'eſt *ac*, (fig. 35, G.) Quelquefois par analogie on nomme auſſi ſafran de l'étrave, une piece de bois qui eſt appliquée ſur la face extérieure & antérieure de l'étrave en *t T &*, (fig. 22, C.) & qui s'étend depuis le talon *d* de la quille juſqu'à la gorgere; mais elle eſt connue généralement ſous le nom de taquet de gorgere.

Sailler. v. a. C'eſt pouſſer une piece de bois par une de ſes extrêmités pour la faire gliſſer ſur un plan, dans le ſens de ſa longueur; & lorſque pluſieurs hommes raſſemblés doivent concourir enſemble pour produire cet effet, l'un d'eux crie à haute-voix le mot ſaille? *Rouſſe?* pour annoncer le moment où ils doivent réunir leurs efforts & agir en même-temps avec la force dont ils ſont capables.

Sain & Saine. adj. Une côte eſt ſaine, lorſque près de ſon pied, la mer conſerve une grande profondeur, & n'eſt embarraſſée par aucun écueil, c'eſt-à-dire, par des rochers ou des haut-fonds. Dans le cas contraire, une côte eſt mal-ſaine; c'eſt dans ce ſens qu'on dit d'une isle, d'un banc, d'un rocher, qu'ils ſont ſains, lorſque les vaiſſeaux peuvent en approcher ſans courir les riſques de toucher le fond de la mer qui les environne.

Sainte - Barbe. ſ. f. *Gun room.* Dans un vaiſſeau, on diſtingue par un tel nom, un retranchement *s K B u* (figure 12, P.), qu'on voit en *A* (fig. 4.), & qui eſt fait à l'extrêmité poſtérieure du premier pont d'un vaiſſeau de guerre. La ſainte-barbe, eſt ainſi terminée, par l'arcaſſe, par les deux côtés de la muraille du vaiſſeau & par une cloiſon *s* tranſverſale qui eſt ſituée près du mât d'artimon. Elle eſt ainſi dénommée, parce que c'eſt dans cet emplacement que ſont dépoſés beaucoup d'uſtenſiles d'artillerie, ſous la garde du maître-canonnier qui y eſt logé; & d'ailleurs parce que c'eſt dans cette partie du pont que ſont percées les écoutilles *K & e*, ou les ouvertures qui communiquent à la ſoûte & au dépôt des poudres. --- Quelquefois, devant la ſainte-barbe, on circonſcrit un autre emplacement ſur le même pont, & on donne à celui-ci le nom de fauſſe ſainte-barbe.

Saïque. ſ. f. *Saick.* Navire en uſage ſur les mers du Levant. I porte deux mâts & un beaupré; mais dans ſa voilure il n'a pas de perro quet. Il a quelque reſſemblance avec les bâtimens nommés Ketch.

SAISINE. ſ. f. Cordage employé à ſaiſir ou à maintenir des chaloupes & canots, lorſqu'on les a établis ſur le pont du vaiſſeau, au ſervice duquel ils ſont deſtinés. Les ſaiſines des chaloupes, *gripes*, doivent ainſi empêcher leur déplacement, au milieu des plus grands mouvemens d'oſcillation que la mer peut communiquer au bâtiment qui en eſt chargé. Chaque ſaiſine, eſt à cet effet, un cordage dont les bouts ſont épiſſés enſemble, & qui redoublé ainſi ſur lui-même porte d'un côté un croc & de l'autre un cap de mouton. Chacune étant accrochée à une boucle fixée ſur le pont d'un vaiſſeau, paſſe par deſſus les chaloupes & canots, pour ſe lacer avec une ſaiſine correſpondante. --- Les liures du beaupré ſont quelquefois nommées ſes ſaiſines, comme les égorgeoirs des huniers ſont dits les ſaiſines de huniers ; *hand leech line for the top ſails.* --- Les cordages qui retiennent & attachent à des appuis ſolides, les extrêmités *A A* (fig. 31, C.) des coittes *AC* & *AE* d'un berceau qu'on voit par l'arriere (fig. 42.) portent le nom de ſaiſines de berceau.

SAISIR. v. a. C'eſt lier étroitement deux objets, par des cordages ou par d'autres objets quelconques. On ſaiſit une vergue contre ſon mât, en ſerrant fortement l'une contre l'autre. --- On ſaiſit des ancres ſur les côtés d'un vaiſſeau, en les attachant de maniere qu'elles ne puiſſent prendre d'autre mouvement que celui qui eſt commun à tout le vaiſſeau ; *to ſecure the anchor.*

SALE. adj. Un bâtiment eſt ſale, lorſque ſa carene eſt couverte extérieurement, ou d'herbes marines ou de coquilles qui s'y ſont attachées.

SALLE. ſ. f. Dans les ports, on nomme ſalle de gabaris, un vaſte appartement, dont le plancher parfaitement uni & horiſontal, ſert de plan ſur lequel les conſtructeurs tracent, dans toute leur grandeur, les contours, des couples, des liſſes, de l'étrave, de l'arcaſſe, & de toutes les courbes dont les charpentiers doivent faire des patrons ou des modeles pour conformer les pieces compoſantes d'un vaiſſeau qu'ils ſont chargés de bâtir. Comme ces modeles ſont nommés gabaris, ils ont donné leur nom à cette ſalle, *mould loft*, dans laquelle ils ſont exécutés, & la font diſtinguer par le nom de ſalle de gabaris. --- Tracer un vaiſſeau à la ſalle, c'eſt deſſiner ſur le plancher de la ſalle dont on vient de parler, les traits principaux des courbes dont on a déjà fait l'énumération.

SALVA-NOS. ſ. m. Voyez Bouée de ſauvetage.

SALUER. v. a. C'eſt rendre des honneurs, ou faire à bord d'un vaiſſeau des démonſtrations extérieures de reſpect ou conſidération ; *to ſalute.* --- Un vaiſſeau ſalue, ou un fort, ou un vaiſſeau, ou le

pavillon d'une nation étrangere, en tirant un nombre déterminé de coups de canons ; *to fire a ſalute of N guns.* Quelquefois l'équipage ſalue de la voix ; *with ſheers* ; & ce ſalut conſiſte maintenant ſur les vaiſſeaux de France dans les exclamations : Vive la nation, vive la loi, & vive le roi ? --- On ſalue avec ſes voiles, en les abaiſſant devant l'objet auquel on veut rendre cet honneur. On ſalue, *to ſtrike the colours*, en pliant & abaiſſant plus ou moins bas le pavillon déployé ſur la poupe d'un vaiſſeau. --- Faire ſaluer un fort ou un bâtiment, c'eſt exiger les honneurs du ſalut, & contraindre à les rendre.

SALUT. ſ. m. *Salute.* Hommage, honneur rendu en mer, ou à un vaiſſeau, ou à un fort, ou à une perſonne, ou au pavillon d'une nation. Voyez ſaluer. --- On reçoit le ſalut, lorſque cet hommage eſt offert librement ; & on rend un ſalut, lorſqu'on répond par un ſalut particulier à celui qu'on a reçu ; *return the ſalute.* --- Enfin on demande le ſalut, lorſque les honneurs qui ſont dus au pavillon national déployé à bord d'un vaiſſeau, ne lui ſont pas rendus, & ſont exigés formellement comme une marque de reſpect ou de conſidération qu'il faut démontrer.

SANCIR. v. n. Un vaiſſeau ſancit, *to ſink or founder at ſea*, lorſqu'étant à l'ancre, au milieu d'une mer agitée, les lames qui viennent l'aborder, l'enveloppent, le ſubmergent, & le font couler au fond de l'eau. On dit auſſi qu'il ſancit ſur ſes amarres. Si ce malheureux accident arrive à un vaiſſeau qui eſt à la voile, & par les mêmes cauſes, on dit qu'il ſancit ſous voiles ; *to ſounder under ſails.* Ce mot ſancir eſt ainſi employé pour exprimer qu'un vaiſſeau deſcend au fond de l'eau ſans tourner ſur lui-même, & doit être diſtingué par cette raiſon des verbes chavirer, faire capot & ſombrer, qui expriment le perte d'un vaiſſeau, après une inclinaiſon extrême ſur le côté, ou un renverſement total.

SANS. Prépoſition excluſive. Ce mot entre dans quelques expreſſions employées pour indiquer certaines attentions que doit avoir l'homme qui manie la barre du gouvernail d'un vaiſſeau. C'eſt ainſi qu'on lui dit, ſans arriver ? pour l'avertir de maintenir le vaiſſeau de maniere qu'il n'arrive pas ; ſans venir au vent ? pour qu'il dirige le vaiſſeau, en conſervant le même angle d'incidence du vent ſur les voiles ; ſans lancer ? pour qu'il empêche le bâtiment de faire des écarts à droite & à gauche de ſa route, &c.

SAQUER. v. a. ou ſailler. C'eſt tirer une piece de bois dans le ſens de ſa longueur, pour la faire gliſſer ſur un plan, & la changer de place.

SARAGOUSTI. ſ. m. Enduit, employé dans l'inde pour recouvrir les coutures d'un vaiſſeau ou les joints de ſes bordages. Il eſt

compoſé

composé de chaux pulvérisée, qu'on mêle avec du brai gras fondu & de l'huile végétale. Ces ingrédiens combinés ensemble forment une pâte qu'on bat fortement ; lorsqu'elle est parfaitement liée, on l'étend sur les coutures d'un vaisseau, & elle s'attache étroitement au bois.

Savatte. s. f. La savatte d'une ancre, *shoe of the anchor*, ou sa semelle, est un morceau de bois, plat & excavé sur une de ses faces. Cette savatte est destinée à servir de base au bec d'une ancre, ou lorsqu'elle est déposée sur le rivage & dans un port, ou lorsqu'elle est fixée sur le côté d'un vaisseau, ou lorsqu'on l'en détache pour la mettre en mouillage. Cette semelle toujours placée, sous le bec d'une ancre, empêche par sa largeur que la patte ne s'enfonce dans le point sur lequel elle reposeroit immédiatement sans cet intermédiaire, & par conséquent elle défend les préceintes ou les bordages d'un vaisseau d'être endommagés par cette ancre, dans les mouvemens qu'on fait faire à celle-ci, soit pour la traverser, soit pour la préparer à être mouillée. — On nomme savatte pour toute, ce que l'on connoit aussi sous le nom de porte-tollet ; enfin c'est le nom d'une piece de bois excavée, dont on recouvre un mât, dans la partie où est appuyée la tête des aiguilles qui le soutiennent, lorsque le vaisseau auquel appartient ce mât est incliné latéralement dans un port, pour être carené.

Saucier. s. m. On donne le nom de saucier, *saucer*, à une plaque de fer sur laquelle on fait porter le pivot du cabestan d'un vaisseau.

Sauf-conduit. s. m. Lettre de protection que le Roi des François donne à un vaisseau ennemi, pour qu'il ne soit arrêté par aucun bâtiment de la Nation françoise, dans le cours d'une navigation déterminée.

Saumatre. adj. Un mêlange d'eau douce & potable, avec les eaux de la mer, est une eau saumâtre : & telle est l'eau d'une riviere qui reçoit la marée montante, c'est-à-dire, pendant le temps du flux.

Saumiere. s. f. Voyez Jaumiere.

Saumon. s. m. *Kent ledge.* Masse de fer coulé d'un poids qui varie de 50 à 200 livres : sa forme est celle d'un parallélipipe rectangle. On emploie des saumons pour composer le lest en fer des vaisseaux.

Saute. s. f. Un changement subit dans la direction d'un vent régnant, est une saute de vent ; *sudden veering of the wind* ; & on la dit de N airs de vent, lorsque la nouvelle direction fait un angle de cette grandeur avec la direction primitive.

Sauter. v. v. Un vaisseau saute en l'air, par l'explosion de la poudre dont il est chargé, lorsque la quantité en est considérable ;

& cet accident peut arriver, ou fortuitement ou volontairement. — Sauter à l'abordage, *to board or inter on an ennemy ſhip*; c'eſt s'élancer armé, ſur le bord d'un vaiſſeau ennemi, pour combattre ceux qui en défendent l'accès & pour s'en emparer. — Si le vent vient à changer ſubitement, & que ſa direction nouvelle faſſe avec le premier unangle de N airs de vent, on dit qu'il a ſauté de N pointes, *to ſhift ſuddenly*.

SAUVE QUI PEUT? Ou ſauve qui pourra? adv. Un vaiſſeau de guerre eſt-il chargé de convoyer & de protéger une flotte de bâtimens marchands en temps de guerre? Si l'ennemi vient l'attaquer avec des forces ſupérieures qui menacent la flotte d'un péril contre lequel il ne peut la défendre, le ſignal de ſauve qui peut eſt déployé, & il ſignifie que dès cet inſtant chaque bâtiment peut ſuivre telle route, ou faire telle manœuvre qui lui ſemblera la plus favorable à ſon ſalut particulier. Le commandant d'une armée navale peut quelquefois être preſſé par les circonſtances de faire un tel ſignal dans les mêmes vues, aux vaiſſeaux qui ſont ſous ſes ordres.

SAUVE-GARDE. ſ. f. La ſauve-garde du gouvernail, *rudder pendent with their chains*, eſt un cordage qui eſt deſtiné à retenir le gouvernail d'un vaiſſeau, dans le cas où ſes gonds ſortiroient des crapaudines ou des roſes. Ce cordage paſſe, à cet effet, dans un trou percé dans la mêche du gouvernail, où il eſt retenu de chaque côté par un nœud nommé cul de porc; & ſes deux bouts ſont attachés à la muraille du vaiſſeau ou à ſa poupe. Quelquefois cette ſauve-garde eſt en chaines, entiérement ou en partie. On donne quelquefois le nom de ſauve-garde de beaupré ou d'échelle, à des cordages qui, placés des deux côtés de ce mât ou d'une échelle de bord, ſervent d'appui aux perſonnes qui marchent ſur l'un ou l'autre, *ſuifters and entering ropes*; mais plus ſouvent on les nomme des garde-corps ou tire-veilles.

SAUVEMENT. ſ. m. *Salvage*. Action de ſauver du naufrage, ou de ſouſtraire à la fureur de la mer, ſoit des marchandiſes, ſoit des débris précieux, ſoit des objets quelconques, qui ſont menacés d'être détruits ou engloutis.

SAUVER. v. a. Souſtraire à la fureur de la mer, ou tirer du danger, ou mettre en sûreté, ſoit des marchandiſes, ſoit des vaiſſeaux, ſoit des perſonnes, &c.

SAUVE-RABANS. ſ. m. Bourlet de corde dont on entoure les vergues dans les points ou d'autres cordages par un frottement continuel, pourroient uſer & détruire les petits cordages nommés rabans, qui lient un côté de ces voiles à leurs vergues; ſans de tels bourlets, les écoutes des huniers par exemple couperoient les rabans des baſſes voiles.

Sauvetage. ſ. m. Voyez ſauvement & bouée de ſauvetage ; *ſauving any goods from the ſea and ſalvage,*

Sciasse. ſ. f. Dans une corderie, on donne ce nom à une corde qui eſt nouée ſur elle-même en divers points de ſa longueur, pour former en chacun de ces points autant de longs œillets, à l'aide deſquels des cordiers agiſſent enſemble pour tirer après eux des fils qui ſe déroulent de deſſus des tourets ou dévidoirs. Cette ſciaſſe ſert ainſi, à ourdir les fils d'un cordage qu'on ſe propoſe de commettre, c'eſt-à-dire, à les étendre ſur toute la longueur de l'atelier d'une corderie. Quelquefois, dans cette opération, la ſciaſſe eſt attachée immédiatement au bout des fils, & quelquefois auſſi elle l'eſt au manche du croc à ourdir. Voyez ces mots ourdir & croc. Si on réunit ainſi pluſieurs hommes pour tirer ſur une ſciaſſe & ourdir à-la-fois un grand nombre de fils, c'eſt parce que les fils roulés ſur des tourets préſentent beaucoup de réſiſtance dans leur développement, & cette réſiſtance eſt telle qu'un ouvrier ſeul ne peut étendre que deux ou trois fils réunis enſemble. — La ſciaſſe d'une pompe eſt l'aſſemblage de pluſieurs bouts de corde, qui pendent de l'extrémité de la brimballe d'une pompe, & qui ſont faits pour être tirés en même-temps par des hommes qui réuniſſent leurs efforts, afin de mouvoir plus promptement & plus long-temps le piſton de cette pompe.

Scier. v. n. *To hold water.* C'eſt mouvoir des avirons, de maniereà faire reculer, ou culer un bateau, c'eſt-à-dire, dans le deſſein de lui communiquer une certaine viteſſe dirigée de l'avant vers l'arriere. Si, par exemple, la proue du bateau *CAB* fig. 74, C.) eſt *D*, & que la rame *AB* ſoit placée dans la poſition *ab*, avant d'être employée à frapper l'eau, on ſentira aiſément que ſi la pelle *b* s'avance dans l'eau, de *b* en *B*, le bateau doit être repouſſé de D en *c*, & alors le rameur qui agit ainſi avec cet aviron, eſt dit ſcier; on ſcie à culer, *to back a ſtern*, tandis qu'il ſeroit dit nager, ſi la pelle *B* frappoit l'eau dans le ſens *Bb*. — Si les avirons qui ſont placés ſur le côté droit ou gauche d'un bateau reçoivent ſeuls un mouvement ainſi dirigé; alors les rameurs ſcient tribord ou babord, *to hold water with the ſtarboard or larboard oars*; comme ils ſcient par-tout, ſi tous les rameurs ſe réuniſſent pour faire reculer le bateau, car lorſqu'ils agiſſent ainſi d'un ſeul côté, leur effet eſt de produire une prompte rotation dans le ſens horiſontal.

Sec. (à) adv. Un bâtiment eſt à ſec, *high and dry*, ou reſte à ſec, lorſqu'il eſt échoué ſur un fond que la mer abandonne par ſon reflux après l'avoir couvert à une grande hauteur, par ſon flux, ou par l'effet d'un vent impétueux. — Il met à ſec, *to hull to*, ou il court à ſec, *to ſcud under bare poles*, lorſque la tempête ou d'autres

conſidérations preſſantes obligent de ſerrer toutes ſes voiles, & comme dans cet état le vent n'agit que ſur la ſurface que lui préſentent & les mâts & les manœuvres ; ce bâtiment eſt dit alors courir à mâts & à cordes. — Une voile qui a été mouillée & qui eſt déployée ou étendue, uniquement pour être ſechée, eſt une voile au ſec. — On donne auſſi le nom de ſec à un banc qui n'eſt couvert par la mer que pendant le flux, & ſur lequel un bâtiment reſte à ſec à la marée deſcendante, s'il y eſt échoué.

SECHE. ſ. f. Nom donné à des parties du fond de la mer, qui s'élevent à une hauteur aſſez grande pour paroître à découvert au-deſſus du niveau de l'eau à l'époque de la baſſe-mer, ou dans des temps calmes ; *rocks or ſands left dry.*

SECHE. adj. On nomme vergue ſeche, celle ſur laquelle aucune voile n'eſt enverguée. Par exemple, dans un vaiſſeau, la vergue *cd* qui eſt portée par le bas-mât d'artimon (fig. 79, M.) & qui ſert uniquement au développement du côté inférieur *cd* du perroquet de fougue *acdb*, eſt une vergue ſeche ; tandis qu'on ne donne pas ce titre à la vergue *ab* à laquelle eſt lacé le côté *ab* de la même voile. La grande vergue (fig. 1, A.) d'un vaiſſeau n'eſt pas une vergue ſeche parce qu'elle ſert non ſeulement au développement d'une voile ſupérieure mais auſſi à ſoutenir l'envergure d'une voile inférieure.

SECOND. adj. Dans un bâtiment marchand, l'officier qui eſt immédiatement après le capitaine, dans l'ordre du ſervice, eſt le ſecond de ce bâtiment : & c'eſt par ce titre qu'il eſt ſouvent diſtingué ; *mate.* — Dans un vaiſſeau de guerre il y a un officier marinier qui eſt nommé ſecond maître, & qui ſous les ordres du maître d'équipage eſt chargé des manœuvres ou des opérations qu'on exécute ſur l'avant du bâtiment, telles que celles de mouiller, caponner ou lever les ancres, de boſſer, de fourrer les cables, de virer au cabeſtan, &c. On donne auſſi dans différens ateliers des ports les noms de ſeconds maîtres à ceux qui ſont immédiatement après les maîtres d'arts ; c'eſt-à-dire, qu'il y a des ſeconds maîtres, charpentiers, calfats, voiliers, pilotes, &c.

SELLE. ſ. f. Un eſcabeau qui ſert de ſiege à un calfat pendant ſon travail, & qui eſt diſpoſé pour contenir ſes outils, eſt nommé ſelle à calfat. *Caulking box.*

SEMAQUE. ſ. f. *Smack.* Bâtiment gréé ordinairement comme un ſloop ou un heu : il porte quelquefois un hunier dont les coins inférieurs, deſcendent juſqu'au plat-bord comme dans la fig. (28, V.) Il ſert pour le cabotage, & pour la pêche ſur les côtes d'Angleterre & d'Ecoſſe.

SEMELLE. ſ. f. La ſavatte d'une ancre eſt auſſi nommée ſa ſemelle. Et ce nom eſt auſſi ſynonime à celui de dérive. Voy. Savatte & Dérive, *shoe of an anchor aud lee boards.*

SEMONCE. ſ. f. Ordre donné en temps de guerre, par un bâtiment à un autre qu'il rencontre, de faire connoître s'il eſt ami, ou ennemi, ou neutre, & de ſe préparer à être viſité pour vérifier s'il n'eſt chargé d'aucun objet de contrebande, ou d'aucun effet appartenant à une nation ennemie.

SENAU. ſ. m. *Snow.* Bâtiment qui a deux mâts gréés de voiles quarrées ; ce nom ſert à le diſtinguer des autres bâtimens de même claſſe ou du même port, & il vient de ce qu'il porte un petit mât qui parallele à ſon grand mât eſt placé derriere lui, (fig. 22, V.) au-deſſous de ſa hune où ſa tête eſt arrêtée. Ce mât, nommé mât de ſenau, ſert à ſoutenir & une vergue nommée corne & une voile nommée voile de ſenau, *try ſail.* La corne eſt appuyée ſur ce mât, par une de ſes extrêmités terminée en croiſſant, & c'eſt ſur elle qu'eſt enverguée la voile de ſenau, qui reſſemble d'autant plus à l'artimon d'un vaiſſeau, que ſon côté inférieur n'eſt pas étendu ſur une vergue particuliere nommée guy, comme pareilles voiles le ſont dans d'autres bâtimens. D'ailleurs l'établiſſement de ce mâtereau, pour porter la voile de ſenau, permet que le grand-mât ſoit gréé d'une voile baſſe, dont l'établiſſement ſeroit autrement, ſujet à de grands inconvéniens. — Tout bâtiment dont la mâture & la voilure reſſemblent à celles qui viennent d'être décrites, eſt dit être gréé en ſenau.

SENTINE. ſ. f. *Well room.* Lieu du vaiſſeau où s'accumulent de toute part, les eaux répandues ou étrangeres, & comme elles s'y corrompent après un certain ſéjour, qu'il s'en exhale preſque toujours des vapeurs infectes.

SEP. ſ. m. Voyez Chaumard qui eſt ſynonime avec ſep de driſſe. *Knight head of the gears.*

SERPENTER. v. a. *To ſnake two ropes together.* On ſerpente deux cordages paralleles lorſqu'on les lie enſemble, par le moyen d'un troiſieme, qui dans ſon cours, imitant les ondulations d'une anguille, ou d'un ſerpent, paſſe ſur l'un & ſur l'autre, en divers points, en étendant ſes tours ſur la longueur des cordages qu'il réunit.

SERPER. v. a. Voyez Lever une ancre.

SERRAGE. ſ. m. Ce mot, quoique peu d'uſage, eſt employé pour exprimer, l'enſemble des pieces longitudinales qui ſervent eſſentiellement à lier & à aſſurer l'aſſemblage des pieces principales dont eſt compoſée la carcaſſe d'un bâtiment. C'eſt auſſi par ce nom qu'on déſigne l'opération qui a pour objet d'établir ces pieces

dont quelques-unes ſont connues aſſez généralement ſous la dénomination de ſerre.

SERRE. ſ. f. Ce mot qui, dans la conſtruction d'un vaiſſeau, ſignifie proprement une ceinture longitudinale, qui ſerre & réunit étroitement tous les couples qu'elle croiſe dans ſon cours, eſt employé dans la compoſition de pluſieurs mots, tels que ſerre-bauquiere, ſerre-boſſe, ſerre-gouttiere. --- Une ſerre-bauquiere, *thick ſtuff*, eſt une ſuite de bordages, ou de planches épaiſſes qui placées à la ſuite l'une de l'autre ſous une banquiere, & appliquées intérieurement ſur la muraille d'un vaiſſeau, ſe réuniſſent intérieurement par des adents, aux pieces qui compoſent cette bauquiere dans toute ſa longueur, pour concourir avec elle à fortifier l'établiſſement des couples. --- Une ſerre-gouttiere, eſt auſſi une ſuite de bordages qui ſont appliqués de même ſur la face intérieure de la muraille d'un vaiſſeau immédiatement au-deſſus de la fourure de gouttiere, pour ajouter à l'effet de cette ceinture épaiſſe. --- Une ſerre d'empature eſt une pareille ſuite, mais elle paſſe par l'extrêmité des varangues de chaque couple, en s'appliquant ſur les parois intérieures de la cale, dans toute la longueur du bâtiment. --- Lorſqu'un canon, qui n'eſt pas en batterie, dans un vaiſſeau, & qui eſt rentré en dedans de l'entre-pont ainſi qu'on le voit en *a b*, (figure 32, C.) eſt aſſujetti de maniere à ne pouvoir changer de place au milieu des roulis & des tangages, ſa bouche ou ſa volée eſt attachée en *p* par un cordage qui paſſe dans un anneau fixé ſur la ſerre-bauquiere. Dans cet état ce canon eſt dit être à la ſerre parce que ſa bouche *a* porte ſur un excédent en bois *o*, (fig. 17, C.) qu'on laiſſe ſur la face extérieure de cette ſerre ; *houſed gun atharth*. --- Mettre les canons d'un vaiſſeau, dans cette derniere ſituation, c'eſt les mettre à la ſerre. --- Dans l'établiſſement du chouquet, (fig. 43, A.) du mât de beaupré, on emploie des lames de fer terminées par un crampon qui introduites entre la tête du mât & le chouquet ſervent à maintenir celui-ci à ſa place, & ces lames portent le nom de ſerres de chouquet de beaupré. --- Entre les cordages relatifs au ſervice des ancres, à bord d'un vaiſſeau, il y en a un nommé ſerre-boſſe, *ſhank painter*. Il eſt employé à maintenir le long de bord & ſous les porte-haubans de miſaine, la croiſée d'une ancre qui eſt traverſée. Voy. Traverſer. --- Dans une armée navale qui eſt rangée ſur une ligne, dont elle ſuit la direction dans ſa marche, on donne le nom de ſerre-file au dernier vaiſſeau de la ligne, à celui qui ferme la ligne, *ſtern moſt ſhip*, comme on donne celui de chef de file au vaiſſeau qui ouvre la marche, & qui

placé à la tête de la même ligne. Ainſi un vaiſſeau qui vient ſe placer à la queue d'une ligne eſt dit ſe mettre en ſerre-file de l'armée ; il eſt ſuperflu de faire remarquer que l'armée étant en colonne il y a un vaiſſeau ſerre-file dans chacune des colonnes.

SERRER. v. a. Si les plis, d'une voile retrouſſée & pendante, telle que la miſaine (fig. 2, V.) ſont enſuite raſſemblés ſur le contour de ſa vergue, & preſſés l'un ſur l'autre par des cordages nommés rabans de ferlage, de maniere que la voile préſente le plus petit volume poſſible ; alors dans cet état cette voile eſt ferrée ; & faire cette opération, c'eſt ſerrer une voile, *to furl a ſail, or hand a ſail.* — On dit d'une voile qu'elle eſt ſerrée en perroquet, lorſque repliée ſur ſa vergue, tous les plis du fond de cette voile ſont ſerrés étroitement & contre le milieu & en avant de la vergue ; un hunier eſt ſerré en chapeau, lorſque ces mêmes plis ſont raſſemblés au-deſſus de la vergue & ſerrés étroitement ſur elle. Enfin, il eſt ſerré en chemiſe, lorſque les fonds qui ſont volumineux, au lieu d'être ramaſſés en plis nombreux ſur le milieu de la vergue, ſont ramaſſés autour de la face antérieure du mât de hune. — Serrer les voiles triangulaires telles que les focs & les voiles d'étai ainſi que les pavillons, c'eſt les abaiſſer ou les amener tout bas, *to hale down the jib and all ſtay ſails.* Il en eſt de même des bonnettes ; *to hale down the ſtudding ſails.* — Serrer de la voile, c'eſt diminuer le nombre de voiles déployées & expoſées à l'impulſion du vent, dans un vaiſſeau. — Serrer une ligne qui eſt formée par une armée navale, c'eſt diminuer la diſtance premiere qui étoit établie entre les vaiſſeaux de cette armée, *to contract the line, to cloſe the line :* & comme cette ligne peut-être raccourcie de différente maniere, on dit que la ligne eſt ſerrée ſur le centre, ſi tous les vaiſſeaux diminuent leur diſtance réciproque, en ſe rapprochant du milieu de cette ligne. — Serrer au feu, c'eſt dans un combat s'approcher de plus près d'un ennemi dont on reçoit le feu, & auquel on donne le ſien, *to take in, to keep near the ennemy.* — Serrer le vent, *to bear up, to work to wind ward*, c'eſt diminuer autant qu'il eſt poſſible l'angle d'incidence du vent ſur des voiles orientées au plus près dans un vaiſſeau ; afin que celui-ci s'approche de plus en plus de l'origine du vent. Une armée ſerre le vent lorſque tous les vaiſſeaux courent au plus près du vent & le plus près poſſible. — Un vaiſſeau ſerre la terre ou la côte, lorſqu'il en prolonge les bords, à peu de diſtance.

SERVIR. v. n. Une voile eſt-elle en ralingue ? ou ſon plan eſt-il dans la direction du vent ? Elle ne contribue aucunement à pouſ-

ſer, le vaiſſeau qui la porte, ſur une route quelconque; mais ſi on vient à la diſpoſer de maniere qu'elle produiſe cet effet, c'eſt la faire ſervir à accélérer la marche du bâtiment, & les marins pour ordonner de diſpoſer ainſi cette voile, diſent de faire ſervir, *to fill the ſails.* — C'eſt dans le même ſens, faire ſervir, que de changer l'état de panne où étoit un vaiſſeau pour lui faire ſuivre une route propoſée en orientant ſes voiles de maniere qu'elles concourent toutes à lui donner de la vîteſſe ſur la direction indiquée; Voyez Panne & Ralingue.

Seuillet. ſ. m. La piece de bois qui forme le ſeuil d'un ſabord ou de ſon ouverture, eſt nommée ſeuillet de ſabord, *ſole.* Cette piece eſt large & épaiſſe, elle recouvre le ſommet, des alonges (fig. 1, *P.*) qui s'élevent juſqu'au bord inférieur de l'ouverture des ſabords, ou qui ſont coupées à cette hauteur pour pratiquer ces ouvertures dans la muraille d'un vaiſſeau. On voit la forme *omχ* de ce ſeuillet (fig. 57, C.) il eſt introduit à couliſſe dans la place qu'il doit occuper & il y eſt fixé par le moyen des oreilles χ & *m*, qui ſont clouées intérieurement contre la muraille du bâtiment. Le ſeuil ſupérieur de chaque ſabord, & qui eſt parallele au premier ſeuillet dont on vient de parler, lui eſt à peu près ſemblable & reçoit le nom de ſeuillet de haut, *port ſell*; mais ſon vrai nom eſt ſommier & ſa forme *c* eſt repréſentée (fig. 76, C.)

Sextant. ſ. m. Inſtrument aſtronomique, deſtiné au même uſage que l'octant, & qui ne differe de celui-ci que par l'étendue de ſon arc qui eſt de 60.° Voy. Octant.

Shooner. ſ. m. Petit bâtiment à deux mâts & gréé en voiles à Baleſtron. Voy. Baleſtron.

Siege. ſ. m. Dans les corderies des ports, on nomme ſiege à commettage, l'aſſemblage, d'une roue, de montans, de traverſes, & de molettes employés, ſoit pour filer les fils à ligne, ſoit pour tortiller du bitord, ſoit pour commettre tout cordage dont la groſſeur n'excede pas trois pouces. La roue eſt ſemblable à celles qui ſont en uſage pour filer du coton, de la laine, &c.; & les montans, la traverſe ſervent à la maintenir verticale, ainſi qu'une tablette qui eſt placée ſur le côté & dans le plan prolongé de cette roue. C'eſt dans cette tablette que ſont implantées perpendiculairement pluſieurs molettes mobiles, & qui tournent ſur leur axe par l'effet du frottement d'un cordon qui les embraſſe en même temps qu'il enveloppe la roue dans la plus grande partie de ſon contour. Enfin, c'eſt au crochet de ces molettes qu'on attache le bout des fils qu'on veut fabriquer, ou des torons qu'on veut commettre.

Siffler. v. n. *To pipe.* Il eſt pluſieurs ordres connus qu'il faut

ſouvent donner à l'équipage d'un vaiſſeau, & on le fait à l'aide d'un ſifflet, parce qu'on réuſſit mieux à faire entendre les ſons aigus de cet inſtrument, que ceux de la voix la plus forte, ſoit pendant un combat, ſoit pendant un grand vent ; c'eſt pourquoi les maîtres d'équipages ſavent tous ſiffler ou donner quinze à dix-huit coups de ſifflet qui ſont diſtincts les uns des autres pour annoncer aux matelots autant de différentes choſes qu'ils doivent faire.

SIFFLET. ſ. m. *Call.* Petit inſtrument avec lequel ſiffient les maîtres d'équipage des vaiſſeaux, les patrons de chaloupe ou canot. Il eſt de métal & en argent ou en cuivre. Il eſt terminé d'un côté, par une boule percée de pluſieurs trous, & que le ſiffleur tient toujours en ſa main pour modifier les ſons & les varier. Cette boule eſt fixée au bout d'un tube cylindrique de même métal & ſon bout ſupérieur eſt reçu dans la bouche du ſiffleur qui par ce canal fait paſſer à la boule l'air néceſſaire à la production des ſons. Cet inſtrument de peu de longueur rend un ſon très-aigu qui ſe propage facilement ſur toute l'étendue d'un grand vaiſſeau ; & on s'en ſert principalement, en variant les modulations, pour commander, ou de hiſſer, ou d'amener, ou de virer, ou de larguer, ou de nager, &c. Donner ainſi des ordres, c'eſt commander au ſifflet, *to pipe.* — Une pièce de bois dont le bout eſt coupé obliquement à ſa longueur, eſt dite être coupée en ſifflet.

SIGNAL. ſ. m. Signe indicatif, de certains ordres, ou de certains avertiſſemens, *ſignal* ; il eſt déployé, à bord d'un vaiſſeau, ou à terre pour être remarqué & obſervé dans des circonſtances & des lieux déterminés. La néceſſité de communiquer ſes idées à des diſtances plus ou moins grandes a fait imaginer les ſignaux, ſoit généraux ſoit particuliers, & ils ſont devenus une langue qui eſt commune ſeulement ou entre les vaiſſeaux d'une même armée, ou entre ceux d'une même nation ; car cette langue ne doit jamais être connue d'une nation ennemie. On ſe ſert de ſignaux pour indiquer des mouvemens, des évolutions, des fauſſes routes, des remarques nautiques, & pour ſe faire reconnoître de bâtimens qu'on rencontre. C'eſt pourquoi on fait ces ſignaux ſoit avec des pavillons, *by displaying colours*, iſolés, ou placés les uns au-deſſus des autres (fig. 12 & 13, E.), ou accompagnés de flammes (fig. 12) ; ſoit avec des guidons, (fig. 14.) ſoit avec des flammes (fig. 15.) ſoit avec des fanaux, *by lauthorns*, des fuſées, *ſignal by rockets*, des coups de canon, *by firing a canon*, ſoit même avec des voiles diſpoſées d'une maniere convenue. C'eſt en combinant ces divers moyens qu'un général établit aiſément avec ſon armée une communication réciproque, & qu'il tranſmet à cette armée entiere, ou à une eſcadre,

ou à une diviſion ; ou à un ſeul des vaiſſeaux tous les ordres & tous les avis qu'il veut donner. Pluſieurs de ces moyens, forment ce qu'on nomme des ſignaux de jour, parce que des pavillons, des flammes, des guidons, des voiles, quelles que ſoient leurs couleurs variées, peuvent ſervir pendant le jour à la communication des avis ou des ordres qu'on eſt convenu de leur faire exprimer, *day ſignals*: tandis que les fanaux, les fuſées, les coups de canon ſont des ſignes indicatifs propres à être employés pendant la nuit & dans les mêmes vues. Si les couleurs des pavillons & leurs combinaiſons peuvent être variées pendant le jour, pour multiplier les ſignes, de même des fanaux peuvent être arrangés ſuivant des figures ſi diſtinctes & ſi diverſes, comme on le voit (fig. 5, L, V. qu'avec leurs ſecours, des vaiſſeaux peuvent dans l'obſcurité ſe communiquer beaucoup d'avis. Ces derniers ſignaux ſont nommés ſignaux de nuit, *night ſignals*, & parmi ceux-ci il en eſt qui peuvent être employés en temps de brume, en y joignant des bruits de caiſſe. — On nomme ceux-ci des ſignaux de brume ; *foggy ſignals*. — Les ſignaux faits à bord d'un vaiſſeau avec ſes voiles, conſiſtent à les retrouſſer ou à les abaiſſer, ou à les tenir en banniere. — Ces ſignaux ordinairement n'indiquent que des nombres, ou ſont des ſignaux numéraires, & ces nombres inſcrits dans un tableau indiquent des articles ou des ordres ſignalés. — On fait des ſignaux à terre comme on en fait à bord des vaiſſeaux. — Il y a des ſignaux de partance pour annoncer le départ d'un bâtiment ou d'une armée ; il y en a de reconnoiſſance, de ralliement, d'incommodité ou de détreſſe, d'alarme ; & il y en a de combat, d'ordre particulier, d'exécution, d'annullement, d'évolutions, de ſauve qui peut, de dangers & d'ennemi, &c.

Sillage. ſ. m. *Head way*. C'eſt la viteſſe d'un vaiſſeau ou l'eſpace qu'il parcourt dans l'unité de temps ; on donne auſſi ce nom, mais improprement, à la trace qu'il laiſſe après lui ſur ſa route ; car cette trace eſt nommée particuliérement remoux ou houache. Un vaiſſeau a un grand ſillage, ou fait bon ſillage, *to ſail ſwiftly*, lorſque ſa viteſſe progreſſive eſt conſidérable ; *to have freſh way trough the water*. — Meſurer cette viteſſe, c'eſt meſurer le ſillage d'un vaiſſeau & d'après cette meſure, on dit quelquefois qu'il a *N* ſillage, *to go at N rate*, ou que ſa viteſſe lui fait parcourir tel eſpace dans un temps déterminé.

Siller. v. a. C'eſt s'avancer dans l'eſpace ſur une direction déterminée, avec une certaine viteſſe.

Sillometre. ſ. m. Inſtrument deſtiné à meſurer le ſillage ou la viteſſe progreſſive d'un vaiſſeau. On cherche depuis long-temps,

un fillomette qui rempliſſe parfaitement ſa deſtination, & on en attend encore l'invention deſirée.

Singe. ſ. m. Treuil ou cabeſtan horiſontal, qui, porté par ſes extrêmités ſur deux montans verticaux, tourne ſur lui-même à l'aide de manivelles & ſert à élever des ſardeaux à la hauteur du plat-bord, des vaiſſeaux marchands dans leſquels ils doivent être embarqués.

Sloop. ſ. m. *Sloop.* Bâtiment anglois qui reſſemble au bateau Bermudien (fig. 28, V.). Il eſt gréé d'un mât qui porte un hunier & une grande bôme, & quelquefois une voile de fortune. — On nomme ſloops de guerre, *ſloop of war*, les plus petits bâtimens de guerre de la nation Angloiſe; & ceux-ci ſont gréés ou en vaiſſeau ou en ſenau.

Smogler. v. a. Faire ſur mer, le métier de contrebandier.

Smogleur. ſ. m. Contrebandier marin.

Sole. ſ. ſ. Le plat-fond & la plate forme des bouteilles d'un vaiſſeau, portent les noms de ſole ſupérieure & inférieure. C'eſt auſſi le nom du plancher de la galerie & du jardin d'amour. Voy. Bouteilles, galerie & jardin.

Sombrer. v. n. *To overſet.* Se Renverſer. Un vaiſſeau, qui, dans ſes voiles orientées obliquement à ſa quille, reçoit le choc inattendu d'un vent violent, ſans qu'aucune puiſſance modere ni arrête l'inclinaiſon extrême qui en réſulte, eſt renverſé latéralement & périt par cette rotation. Dans cet état, on dit qu'il a ſombré ſous voiles.

Sommier. ſ. m. Seuillet

Sonde. ſ. ſ. On donne ce nom à une petite pyramide de plomb qui ſert à meſurer la profondeur de l'eau, en la laiſſant tomber d'un vaiſſeau ſur le fond de la mer, après l'avoir attachée à une petite corde, nommée ligne de ſonde & diviſée en braſſes. Voy. Plomb. *Plummet.* — En mer, les navigateurs jettent la ſonde pour connoître la profondeur de l'eau qui eſt ſous leur vaiſſeau, ainſi que l'eſpece ou la qualité du fond du parage où ils ſe trouvent; de là vient qu'ils donnent à ces mêmes profondeurs le nom de ſondes, & ils diſent qu'ils connoiſſent les ſondes dans tel lieu, pour exprimer qu'ils ſavent quelle eſt la hauteur de l'eau en différens points de ce lieu. Marquer ces profondeurs ſur les cartes marines, c'eſt marquer les ſondes, *ſoundings.* — Des navigateurs qui reviennent du large ſe diſent être ſur la ſonde, lorſqu'ils ſont parvenus dans des lieux ou les plombs de ſonde attachés à une ligne de cent braſſes de longueur peuvent atteindre le fond de la mer, *to be in the ſounding.* — Ils cherchent la ſonde lorſqu'ils cherchent les lieux où la pro-

fondeur de l'eau peut être meſurée avec les plombs de ſonde ; & ils ont trouvé la ſonde lorſqu'ils ſont arrivés dans de tels parages. — Ils vont à la ſonde, *to ſail by ſounding*, lorſqu'ils s'avancent dans l'eſpace la ſonde en main, & en la promenant ſans ceſſe ſur le fond de la mer pour être promptement avertis des variations de la profondeur de l'eau. — On dit qu'une ſonde eſt de *N* braſſes, pour exprimer que dans le lieu où le plomb a été jeté, la profondeur de l'eau eſt de *N* braſſes. — Une ſonde de pompe eſt une verge de fer qu'on laiſſe deſcendre dans le corps d'une pompe de vaiſſeau pour connoître quelle eſt la hauteur de l'eau accumulée dans la cale de ce bâtiment ; *gange rod of a pump.*

SONDER. v. a. *To ſound or heave the lead.* C'eſt meſurer la profondeur de l'eau, & prendre connoiſſance de l'eſpece ou de la qualité du ſol qu'elle recouvre, en jetant un plomb de ſonde. Voy. Plomb. On ſonde, à bord d'un vaiſſeau, ou lorſqu'il eſt en repos, ou lorſqu'il eſt à la voile, & dans ce dernier cas les navigateurs diſent qu'ils ſondent à la voile. — Sonder une pompe, dans un vaiſſeau, c'eſt meſurer la hauteur de l'eau qui enveloppe le pied de cette pompe, & juger ainſi de celle que contient le bâtiment, *to ſound the pump.* — Sonder, des clous, des chevilles, les coutures, des bois, c'eſt examiner leur état pour juger s'il eſt bon ou mauvais.

SORTIE. ſ. f. Un vaiſſeau fait une ſortie, lorſqu'il quitte un port, ou une rade ou un havre, pour s'avancer dans la grande mer, ou pour prendre le large, dans le deſſein d'un retour prochain. En temps de guerre, les vaiſſeaux font des ſorties pour examiner ce qui ſe paſſe à quelque diſtance des côtes, pour pourſuivre les corſaires qui cherchent à troubler le commerce maritime, & pour protéger les bâtimens qui auroient beſoin de ſecours.

SORTIR. v. n. Un vaiſſeau ſort d'un port ou d'une rade, lorſqu'il s'en éloigne, pour remplir une miſſion quelconque. Si le vent favoriſe ſon départ, il ſort à la voile ; & s'il eſt ſecondé par un courant ou par la marée, il eſt dit ſortir avec ces courans, parce qu'ils l'entraînent hors de ces lieux. — Pour exécuter cette ſortie, il eſt quelquefois contrarié par le vent ou la marée, & on eſt contraint de le traîner à l'aide de cordages ; alors ſi ces cordages ſont tirés par des canots qu'on fait avancer à force de rames, on dit que des canots le ſortent du port ; mais s'ils tiennent à des ancres mouillées de diſtance en diſtance devant ce vaiſſeau, celui-ci eſt dit ſortir en ſe touant, *to wharp a ſhip.* — S'il eſt tiré par une cordelle, il ſort à la cordelle. Voy. Cordelle ; & c'eſt ainſi que les vaiſſeaux deſcendent certaines rivieres pour ſe-

rendre en mer. — Un vaiſſeau qui fait partie d'une armée navale rangée ſur une ligne, & qui s'éloigne à droite ou à gauche de la place qu'il devroit occuper, eſt dit ſortir de la ligne. — Lorſqu'un vaiſſeau ou un objet élevé, commencent à paroître ſur l'horiſon d'un navigateur qui s'avance dans l'eſpace, ce vaiſſeau & cet objet ſont dits ſortir de l'eau à l'horiſon ; *to raiſe.*

SOUFFLAGE. ſ. m. *Furring.* Revêtement, en planches plus ou moins épaiſſes, dont on recouvre extérieurement la muraille d'un vaiſſeau, & de l'avant à l'arriere, aux environs de ſa flottaiſon. C'eſt une correction faite à la carene d'un vaiſſeau qui a reçu primitivement une forme défectueuſe ; car le ſoufflage n'a été imaginé, & n'eſt fait que pour augmenter, dans la partie indiquée, l'étendue des lignes d'eau correſpondantes. Il ajoute ainſi à la ſtabilité d'un bâtiment dont le côté eſt trop foible, ou dont l'inclinaiſon eſt trop facile, & par conſéquent trop dangereuſe. Cette enveloppe partielle de la carene s'étend toujours à quelques pieds au-deſſus & au-deſſous de la flottaiſon ; & lorſque ſon épaiſſeur doit être conſidérable, quelquefois cette enveloppe n'eſt pas entiérement ſolide, & il regne un vuide dans l'extérieur, afin qu'elle ſoit plus légere: Dans ce dernier cas, des taquets ou des billots de bois ſont fixés ſur la muraille du vaiſſeau, & c'eſt ſur ces taquets qu'on cloue ces planches qui forment, le revêtement extérieur de cette partie ſupérieure de la carene, ou le ſoufflage ſur taquets appliqué à ce bâtiment.

SOUFFLER. v. a. *To furr.* La ſtabilité d'un vaiſſeau, ou la réſiſtance que par ſa forme il peut oppoſer aux inclinaiſons que des puiſſances extérieures tendent à lui donner, étant ſur-tout dépendante de l'étendue de ſa flottaiſon, ou de la grandeur de la ſurface de cette ſection horiſontale ; ſi cette qualité n'a pas une énergie ſuffiſante, on augmente l'étendue de cette même flottaiſon, ainſi que celle des lignes d'eau adjacentes : & faire cette opération, c'eſt ſouffler ce vaiſſeau, ou lui appliquer un ſoufflage. Voy. Soufflage. Lorſque le ſoufflage ou le revêtement extérieur dont on recouvre le fort d'un vaiſſeau, eſt entiérement ſolide, c'eſt ſouffler en plein ; mais c'eſt ſouffler ſur taquets, ſi les planches qui forment le revêtement ſont ſeulement clouées ſur des billots qui les éloignent de la muraille du vaiſſeau, en fermant d'ailleurs & très-exactement, tout accès à l'eau environnante.

SOUILLE. ſ. f. *Bed of a ſhip after having lain on the mud.* Enfoncement que forme dans la vaſe un vaiſſeau qui y repoſe après que la mer l'a abandonné, & l'y a laiſſé échoué. C'eſt une eſpece de lit dans lequel il s'enfonce profondément par l'effet de ſon poids, & auquel il imprime ſa forme, de maniere qu'après être remis à flot,

il laiſſe une vaſte trace de ſon échouage. — Les vaiſſeaux, dans pluſieurs ports que la mer laiſſe à ſec par ſon reflux, ſont néceſſairement leur ſouille, ſi le fond eſt de vaſe molle ou de ſable très-fin, & ſont remis à flot, lorſque la mer éleve ſon niveau par l'effet du flux.

SOUQUER. v, a. *to make faſt, or ſtretch, or ſeize, to hitch.* C'eſt ſerrer étroitement les tours d'un cordage qu'on eſt employé à réunir enſemble deux objets quelconques. On ſouque un amarrage, une bridure, une genope, &c. où on donne à ces liens toute la roideur qui peut les rendre ſolides & inébranlables.

SOUS. Prépoſition qui ſert à marquer la ſituation d'un objet à l'égard d'un autre. Un vaiſſeau eſt ſous le vent d'un autre bâtiment, *to leeward*, lorſqu'il eſt plus éloigné que lui de l'origine du vent; on dit alors qu'il eſt ſous ſon écoute, *under heor lee.* Il eſt ſous la côte ou ſous la terre, *under the ſhore*, lorſqu'il en eſt à peu de diſtance, & qu'il eſt expoſé, ou à être mis à l'abri du vent par cette côte, ſi elle eſt élevée, ou à la réflexion du vent régnant, ſi celui-ci ſouffle ſur la côte. — Un vaiſſeau paroît à un autre ſous ſon boſſoir, *under theweather or lee bow*, lorſqu'il eſt placé à peu de diſtance ſur la direction de ce boſſoir. — Tous les objets qui ſont en général plus éloignés de l'origine du vent régnant, que les navigateurs qui les obſervent ſont dits être ſous le vent à eux, *to the luward*; *under their lee.* De même, dans un vaiſſeau que le vent aborde obliquement à ſa longueur, il y a un côté qui n'eſt pas expoſé au choc direct du vent, & qui eſt nommé côté de ſous le vent. — Les cordages ou les manœuvres qui ſont de ce côté, reçoivent auſſi, pour être diſtingués, le nom de manœuvres de ſous le vent. — La barre du gouvernail étant rangée de ce même côté, eſt auſſi ſous le vent. — Un vaiſſeau qui déploye ſes voiles pour faire une route quelconque eſt dit mettre ſous voiles, & dans ſa marche il eſt ſous voiles, *ſailing, under ſail.* Si dans ſa courſe il n'a que telle voile déployée, on dit qu'il court ſous telle voile, & s'il ne porte que ſes quatre voiles majeures, il eſt ſous ſes voiles majeures, *uuder four courſes*; &c. — Dans l'ordre du ſervice de la marine nationale, les perſonnes qui ſont immédiatement après celles qui ſont chefs dans certaines parties ſont diſtinguées par le titre de ces mêmes chefs, en y ajoutant la prépoſition ſous; ainſi il y a dans les ports des ſous-directeurs, ſous-ingénieurs, &c.

SOUS-BARBE. ſ. f. Cordage, qui attaché ſous le beaupré & à la gorgere en dehors de l'éperon d'un vaiſſeau, ſert à maintenir le mât dans la place où il a été établi (fig. 1, A.). C'eſt une

eſpece d'étai, *bob ſtay*, oppoſé aux efforts, qui tendent à éloigner ce mât verticalement de l'éperon, & qui réſultent, ou des tangages, ou de la roideur variée des étais de miſaine. Ce cordage eſſentiel eſt d'une certaine groſſeur; il eſt d'ailleurs congréé, limandé, & fouré dans toute ſa longueur; c'eſt-à-dire, parfaitement recouvert pour être mieux conſervé. On le fait paſſer dans un trou percé dans le taille-mer; enſuite on épiſſe ou on joint enſemble ſes deux bouts & on ride ou on roidit cette ſous-barbe ſous le mât de beau-pré, à l'aide d'un cordage plus petit nommé ride & de deux caps de mouton. Le nom de ce cordage ou de cet étai eſt auſſi barbe-jean. — Dans la compoſition d'une machine à mâter, on diſtingue auſſi une piece de bois par le nom de ſous-barbe; & c'eſt celle des trois bigues qui eſt placée au milieu de leur aſſemblage. — Enfin, on donne le nom de ſous-barbe à un arc-boutant que d'autres nomment poulain.

SOUS-BERNE. ſ. f. *Freſhes.* Si des crues d'eau, conſidérables, groſſiſſent une riviere de maniere que le flux de la mer ne faſſe ſur elle que des effets peu ſenſibles, & que le courant contraire qui deſcend des terres, ſoit ſupérieur à celui de la marée montante, ou dans ſa force ou dans ſon volume ou dans ſa grandeur, alors on dit qu'il y a une ſous-berne. — Si un bâtiment qui flotte dans ce mêlange des eaux, de la mer & de celle de la riviere, ſe trouve entraîné par les dernieres ſur une direction contraire à celle que ſuivent les premieres à la ſurface & ſur une trop petite profondeur; alors on dit que ce bâtiment eſt droſſé par la ſous-berne.

SOUS-FRÊTER. v. a. C'eſt ſous-louer, *to under freight.* Voy. Frêter.

SOUS-SOMBRER. v. n. Voyez ſombrer qui exprime le renverſement d'un vaiſſeau ſens deſſus-deſſous.

SOUTE. ſ. f. *Store room.* Retranchement ou compartiment, fait dans l'intérieur d'un vaiſſeau au-deſſous de ſes ponts. Il y dans la cale & ſur faux-pont, des ſoutes, ou des compartimens toujours obſcurs, qui ſervent ou à loger des perſonnes, ou à contenir des effets quelconques. Dans la fig. (15, P.) qui préſente le plan géométral de la cale d'un grand vaiſſeau de guerre, on voit en *a* une ſoute à charbon qui eſt placée près de l'étrave, & à l'autre extrêmité *R* la ſoute aux poudres, *powder room*, *magazine.* Les noms de ces ſoutes indiquent leur deſtination. — Sur le faux-pont repréſenté (fig. 14.) il y a à l'arriere, au-deſſus de la ſoute aux poudres & de chaque côté de *z*, des ſoutes à pain, *bread room*, où eſt entaſſé le biſcuit d'approviſionnement. Il y a en *u* une ſoute de réchange, *gunners ſtore room*, ou les maîtres canonniers dépoſent beaucoup d'objets relatifs au ſervice de l'artillerie du vaiſ-

ſeau. Elle eſt la ſuite d'une ſoute à pain nommée ſoute tournante. Enſuite on voit en *s r k i h c b d g*, &c. d'autres ſoutes, qui renferment tous les objets confiés aux ſoins, ou du chirurgien, ou du voilier, ou du charpentier, ou du calfat, ou du maître d'équipage, *boat's wain's ſtore room*, ou du pilote; & parmi elles il y en a ou ſont dépoſés des approviſionnemens ſecs, en légumes, morue, fromage, &c. pour la nourriture de l'équipage & de l'état-major. — Il y a quelquefois une ſoute étroite mais qui s'étend ſur toute la largeur du bâtiment, & qui eſt adjacente à la foſſe aux cables: on la nomme la ſoute aux voiles, parce qu'on y range les voiles de rechange, *ſail room*. — D'autres ſoutes enfin deſtinées pour renfermer ou des grains, ou les hardes des morts, &c. ſont nommées ſoute à pain, ſoutes des morts, &c.

SOUTENANCE. ſ. f. Dans les corderies des ports, on donne ce nom à une planche épaiſſe & large qu'on plante verticalement dans le ſol de l'atelier, au-deſſus duquel elle s'éleve de trois à quatre pieds pour ſervir à eſpader du chanvre. Elle eſt échancrée circulairement ſur ſon bord ſupérieur, afin que l'ouvrier puiſſe loger dans cette cavité, chaque poignée de chanvre qu'il eſt occupé à eſpader, & c'eſt ſur une des faces latérales que le chanvre eſt battu ou eſpadé pour être dégagé des chennevottes dont il peut être mêlé.

SOUTENIR. v. a. Un vaiſſeau ſoutient une chaſſe, lorſque, fuyant devant un bâtiment ennemi qui le pourſuit, il ne ceſſe de le combattre, & ne lui laiſſe prendre aucun avantage, ou dans ſa marche, ou dans ſa poſition relative. — Il ſoutient au vent, s'il continue de ſe maintenir également au vent & ſans dérive. — Il ſoutient contre la marée ou contre un courant, lorſque leur effort, pour l'entraîner ſur leur direction, eſt contrarié & détruit par celui des puiſſances qui le preſſent dans un ſens oppoſé: on dit alors qu'il ſe ſoutient contre ces courans; comme auſſi il ſe ſoutient contre le vent, ſi ces courans combattent avec égalité l'effet d'un vent contraire, *to bear up againſt a ſcant wind or current*.

SPRICK. ſ. m. Voyez Belandre.

STABILITÉ. ſ. f. *Stability*. Réſiſtance qu'un vaiſſeau oppoſe, en raiſon de ſa forme, & du lieu de ſon centre de gravité & de grandeur, aux puiſſances qui tendent à l'incliner latéralement. C'eſt une qualité d'autant plus eſſentielle à tout bâtiment de mer, qu'elle contribue beaucoup à la ſûreté de la navigation, ſoit directement ſoit indirectement, & qu'elle aſſure, toutes choſes égales d'ailleurs, la célérité des expéditions maritimes, en permettant, lorſqu'elle eſt dans un degré ſupérieur, de déployer beaucoup de voiles,

ſans

ſans craindre le renverſement latéral du bâtiment qui les porte. — Les vaiſſeaux où cette réſiſtance eſt tres-grande, ſont dits avoir beaucoup de ſtabilité, *ſtiff ships*; & ceux où elle eſt trop foible, manquent de ſtabilité, *too crank ships*.

STARIE. ſ. f. Temps convenu pour le déchargement d'un bâtiment marchand, ou c'eſt le nombre des jours qu'on doit employer à cette opération, & qui ſont accordés conventionnellement pour l'exécuter. — Ces jours convenus ſont nommés auſſi jours de planches, & on diſtingue par le nom de ſureſtarie ou *demurrage*, le nombre des jours qu'il faut de plus, pour achever le déchargement entier. Ces jours ſont regardés & payés comme un retard apporté à la navigation de ce bâtiment ainſi retenu.

STATION. ſ. f. Des vaiſſeaux qui ſont chargés de veiller, dans un parage déterminé, ſoit à la ſûreté du commerce & à ſa défenſe, ſoit à l'honneur du pavillon national, ſont dits être en ſtation dans un tel parage. Ils croiſent cet eſpace, en tout ſens, & continuellement, & ils exécutent en même temps qu'ils font exécuter les ordres qu'ils ont reçus ſuivant le plan de leur miſſion. — Des vaiſſeaux qui ont une telle deſtination, aux iſles du vent, ſont en ſtation dans ces iſles, il y font une telle ſtation, & cette ſtation eſt celle qui leur eſt aſſignée.

STOP? Voy. Lok. Cet impératif tiré de la langue angloiſe eſt prononcé à haute-voix, par le pilote d'un vaiſſeau lorſqu'il veut annoncer la fin de la demi-minute, pendant laquelle, on étend un cordage ſur l'eſpace que parcourt le bâtiment pour meſurer ſa viteſſe progreſſive par la longueur de ce même cordage. Comme dans cette expérience, on lâche la ligne de lok, à meſure que le vaiſſeau s'éloigne de ce terme de comparaiſon, & qu'on compte la longueur du chemin fait pendant une demi-minute, d'un point déterminé de cette corde, on ſignale le moment, où cette corde ne doit plus être lâchée davantage, & où la fin de la longueur de ce chemin doit être marquée, par l'exclamation ſtop? Ce moment eſt la fin d'une demi-minute ou de l'écoulement du ſable que meſure cet intervalle de temps.

STRAMBEAU. ſ. m. Groſſe eſpingolle ou arme à feu, qu'on établit ſur un chandelier de fer, pour en faire uſage à bord d'un vaiſſeau.

SUD. ſ. m. On donne ce nom au pole auſtral de la terre, & c'eſt auſſi celui du point d'interſection de l'horiſon avec le plan du méridien du lieu, *ſouth*; tandis que le point diamétralement oppoſé ſur ce même horiſon eſt le nord. — Un vaiſſeau qui court directement vers ce premier point ou vers le point ſud de ſon horiſon,

eſt dit courir au ſud, porter au ſud, & faire le ſud, *to ſail ſouthward*. S'il eſt moins éloigné de ce point-là que tout autre objet auquel il ſe compare, alors il eſt dans le ſud de ce même objet. — Si le vent paroît ſouffler de ce même point, on le nomme vent de ſud, *ſouthely wind*. — Lorſqu'apres une certaine route un vaiſſeau eſt réellement moins ou plus près du pole ſud que les navigateurs qui le conduiſent, n'ont ſu l'apprécier, alors il ſe fait plus ou moins ſud qu'il ne l'eſt réellement. — Le point ſud eſt d'ailleurs indiqué par la direction d'une aiguille aimantée ou par les bouſſoles embarquées ſur les vaiſſeaux; mais on le diſtingue du vrai ſud du monde, par le nom de ſud du compas. — Le rayon qui ſur une roſe de bouſſole eſt dirigé du centre à ce point ſud, eſt un air de vent nommé le ſud.

SUIF. ſ. m. *Coat of tallou, ſoap, ſulphur, &c.* Enduit décrit ſous le nom de courai, & qu'on étend ſur la ſurface de la partie ſubmergée d'un vaiſſeau. — Donner un ſuif à un bâtiment, c'eſt enduire extérieurement ſa carene, d'un mélange chaud de brai, de ſouffre, & de ſuif.

SUPER. v. a. Aſpirer. Si dans un vaiſſeau on fait jouer le piſton d'une pompe, lorſqu'il n'y a plus d'eau dans la cale, autour de ſon pied qui eſt appliqué près des bordages extérieurs, ces aſpirations répétées font que l'étoupe qui remplit les joints ou les coutures de ces bordages correſpondans, eſt chaſſée en dedans par la preſſion extérieure & de l'eau & de l'atmoſphere. La pompe qui produit cet effet dangereux, eſt dite ſuper l'étoupe des coutures. — On dit quelquefois d'un cordage, qu'il eſt ſupé, lorſque paſſé dans la caiſſe d'une poulie, il ſe trouve engagé entre le rouet & la paroi de la mortaiſe.

SUPER-CARGUE. ſ. m. *Super cargo.* Adminiſtrateur ou régiſſeur de la cargaiſon d'un bâtiment de commerce. C'eſt une perſonne embarquée ſur ce bâtiment pour veiller aux marchandiſes qui y ſont dépoſées, & pour faire toutes les opérations relatives à leur vente ou à l'achat de celles qui doivent être rapportées en retour. Les bâtimens appartenant à de grandes compagnies ſont toujours expédiés ſous la direction de pareils agens.

SUR. Prépoſition. Un vaiſſeau qui eſt plus incliné qu'il ne doit l'être ou vers un côté, ou vers l'autre, ou vers l'avant ou vers l'arriere, eſt dit être ſur tribord ou babord, ſur l'avant ou ſur l'arriere, ſur le nez ou ſur cul. — Il eſt ſur les roches, lorſqu'il eſt échoué ou en danger ſur ces écueils. — Il eſt ſur la côte ou à la côte, lorſqu'il s'eſt jeté ou lorſqu'il a été jeté ſur le rivage de la mer. — Il eſt ſur les aîles d'une armée, *in the wings*,

lorſqu'il eſt placé à côté de cette armée. — Ses voiles ſont ſur fils carrets, lorſque pliées ſur leurs vergues elles ne ſont retenues qae par de legers fils carrets qui peuvent être coupés dans un inſtant & permettre de déployer ces voiles avec toute la promptitude poſſible. Elles ſont ſur le mât, lorſque le vent frappant ſur leur face antérieure, les applique contre le mât qui les porte, *to lay all flat aback*; voyez coiffer. — Un vaiſſeau eſt ſur le côté, lorſqu'il eſt incliné latéralement & maintenu dans cette ſituation forcée, ou par le vent régnant, ou par des puiſſances employées pour produire un tel effet. — Il s'éleve ſur la lame, lorſque ſa proue s'éleve réellement, avec la lame, qui l'aborde en prenant de la hauteur & de l'étendue, & lorſque par ce mouvement ſimultané d'aſcenſion, elle n'eſt pas inondée par les eaux de la mer agitée qui l'entoure. — Une ancre eſt ſur le fond, lorſqu'elle eſt tombée au fond de l'eau, & que ſa patte a mordu le ſol, de maniere à retenir ſûrement le vaiſſeau auquel elle appartient. — La ſonde eſt ſur le fond, lorſque jetée à la mer pour ſervir à meſurer la profondeur de l'eau, elle eſt parvenue juſqu'au fond de la mer. Un objet qui eſt placé à bord d'un vaiſſeau ſur les planchers qui recouvrent l'intérieur, & qu'on nomme pont, gaillard, dunette, eſt dit être ſur tel pont, ou ſur tel gaillard, ou ſur la dunette.

SURBAU. ſ. m. Nom donné aux bords du cadre d'une écoutille dans un vaiſſeau ou aux morceaux de bois qui forment les côtés de ce cadre, & qui ſont cloués, ſur les baux par leſquels les ouvertures de ces écoutilles ſont terminées. On voit en *f*, (fig. 12, P.) les deux bords d'une écoutille & une partie des pieces qui appliquées ſur les baux limitrophes forment les côtés du cadre ſous le nom de ſurbaux.

SURESTARIE. ſ. f. Voyez l'article ſtalie, où ce mot eſt défini.

SURJALER. v. a. Si, par une cauſe quelconque, un cable attaché à une ancre mouillée, ne s'étend pas directement de l'arganeau à l'écubier du vaiſſeau qu'elle ſert à retenir dans une place déſignée, & que dans ſon cours il faſſe un tour ſur une des extrémités *b* ou *a* de ſon jas *ab*, ce vaiſſeau a ſurjalé ſon ancre (fig. 70, M.). Dans cet état des choſes, les mouvemens du vaiſſeau qui tendent à roidir le cable, tendent auſſi a produire, le ſoulevement de l'extrémité du jas, & par conſéquent le renverſement de l'ancre lorſque ſa patte *a* ou *i* a mordu le fond de la mer. Une ancre ſurjalée, *foul anchor the anchor, is foul*, ne peut plus ſervir à retenir le vaiſſeau arrêté dans la place qui lui a été aſſignée. Cette poſition du cable a lieu quelquefois lorſqu'un vaiſſeau laiſſe tomber ſon ancre au moment où il conſerve encore une

grande viteſſe acquiſe qui le porte au-delà du lieu où l'ancre doit tomber ; quelquefois auſſi cela arrive parce que le vaiſſeau eſt forcé par le vent de changer de ſituation relativement à ſon ancre mouillée.

Surlier. v. a. *To make a lashing.* C'eſt envelopper, des tours multipliés d'un petit cordage, le bout d'un gros cordage, afin que celui-ci ne puiſſe ſe détordre, ou ſe décommettte, & que ſes torons ſoient contenus dans leur poſition reſpective. On ſurlie, des manœuvres courantes & dormantes, ainſi que des garcettes, &c.

Surliure. ſ. f. Liure faite ſur le bout d'un cordage pour empêcher la ſéparation de ſes torons & des fils qui le compoſent. Voyez Surlier.

Surventer. v. n. *To over blow.* Venter outre meſure. — Il ſurvente lorſque le vent régnant prend un très-grand accroiſſement de force & de viteſſe.

Suspente. ſ. f. On donne ce nom à un fort cordage qui ſoutient le poids d'une vergue par ſon milieu, lorſqu'elle eſt élevée à la hauteur où elle doit être placée. Ce cordage embraſſe le ton du mât qui doit porter cette vergue, & il paſſe dans une coſſe ou un anneau de fer, qu'on fixe ſur le milieu de cette vergue entre les poulies de driſſes. — Cette forme de ſuſpenſion n'eſt adoptée que pour les baſſes vergues d'un vaiſſeau, & quelquefois leurs ſuſpentes ſont de chaînes de fer, ſur-tout pendant un combat. — Tout cordage par lequel eſt ſuſpendu un palan, ou un fardeau quelconque, reçoit le nom de ſuſpente.

T.

Table. ſ. f. A bord d'un vaiſſeau, la table de lok, *log board*, eſt un tableau à pluſieurs colonnes, ſur lequel on marque à la fin de chaque quart, ou d'un intervalle de temps déterminé, & le vent qui a régné, & le chemin qui a été fait par le bâtiment & l'air de vent qu'il a ſuivi, & ſa dérive, & ſes lans, & la variation de l'aiguille, & l'état de la mer, & toutes les remarques eſſentielles qui peuvent avoir été faites pendant le cours de la navigation.

Tableau. ſ. m. On donne quelquefois ce nom, à la face arriere de la poupe d'un vaiſſeau, à cette partie (fig. 42, C.) qui au-

deſſus de la voûte d'ercaſſe, eſt ornée, de galerie, de ſculpture, & de peinture; c'eſt pourquoi les montans de poupe ſont alors nommés montans de tableau. On les diſtingue en *q*, *t*, *2*, *n*. (fig. 2, P.)

TABLETTE. ſ. f. Dans les chantiers des ports, les charpentiers, nomment tablettes d'équerrages, *riſing ſtaff*, une petite planche ſur laquelle ils tracent les équerrages des pieces qu'ils doivent travailler, après les avoir relevés ſur les plans détaillés d'un vaiſſeau à conſtruire. Voy. Equerrage.

TABLIER. ſ. m. *Tabling in the bounrt of the top ſail.* Aſſemblage de toile dont on recouvre la partie moyenne & inférieure *f h i*, d'un hunier tel que *aedb* (fig. 59 M.), & d'un perroquet de fougue (fig. 79.). Appliqué en dedans de ces voiles, ce tablier ſert à les fortifier, à les conſerver, & ſur-tout à les mettre à l'abri du frottement que ſans lui elles éprouveroient directement ſur les bords des hunes correſpondantes (fig. 1, A.)

TACTIQUE. ſ. f. La tactique navale, *naval exerciſe*, eſt l'art, de diſpoſer pluſieurs vaiſſeaux d'une armée, & une armée entiere, dans un ordre qui ſoit convenable aux circonſtances, & d'en combiner les forces & les mouvemens pour le ſuccès d'une attaque ou d'une défenſe générale ou partielle. Il embraſſe ainſi toutes les évolutions qui peuvent devenir néceſſaires, pour combattre avec avantage, ou éviter avec prudence une armée ennemie. Il contient les regles qui ſervent de baſe pour la formation d'une ligne de bataille ainſi que pour celle de tous les ordres de marche ou de combat, pour les changemens de ces ordres, & pour les mouvemens particuliers relatifs au combat, comme ceux de diſputer le vent à un ennemi, d'arriver ſur lui, de le forcer à ſe battre au vent ou ſous le vent, de le doubler, de le traverſer & de s'oppoſer à de pareilles entrepriſes de ſa part. Comme une armée ne peut ſe trouver que dans quatre états différens, c'eſt-à-dire, de marche, de combat, de chaſſe ou de fuite; ſes mouvemens n'ont pour objet que de ſe former dans un de ces ordres, & de paſſer de celui-ci à celui des trois autres qu'elle eſt obligée de prendre. Celui de combat eſt le plus important & tous les autres lui ſont ſubordonnés, il conſiſte dans l'arrangement de tous les vaiſſeaux d'une armée à la ſuite les uns des autres ſur une ligne du plus près du vent; & la tactique navale doit ſur-tout préſenter les regles à ſuivre pour paſſer promptement des trois autres ordres à celui de bataille. Les fig. (1 & 2, E.) donnent une idée des deux lignes de combat au plus près du vent. --- L'ordre de marche qui eſt celui d'une armée lorſqu'elle eſt hors de la vue de l'ennemi,

n'eſt pas toujours le même, & on voit ſes diverſes diſpoſitions dans les fig. (5, 6, 3, 4, 7, 9, 10 & 11, E.). L'ordre de chaſſe eſt repréſenté (fig. 8.) & l'ordre de retraite a la même forme dans un ſens oppoſé, c'eſt-à-dire, que les vaiſſeaux ſuivent des directions contraires en conſervant les mêmes arrangemens. -- Quant au changement réciproque de ces ordres, il ſuffira pour les faire connoître d'indiquer des figures qui peuvent en donner une idée. -- Une armée eſt-elle rangée dans un ordre naturel ſur la ligne de bataille, & cet ordre doit-il être renverſé ? L'évolution eſt indiquée (fig. 24.) --- Une armée rangée ſur une ligne du plus près (fig. 1.) doit-elle paſſer à la ſeconde ligne du plus près (fig. 2.) ? Les fig. (22 & 23) retracent la marche des vaiſſeaux. --- L'ordre de bataille doit il être changé en ordre de chaſſe ? L'évolution eſt repréſentée (fig. 25), & on voit (fig. 26.) le retour de ce dernier ordre au premier. La fig. (27.) préſente les mouvemens d'une armée qui paſſe de la ligne de bataille à l'angle de retraite ; & la fig. 28, le rétabliſſement du premier ordre. --- La fig. 29, eſt l'image des mouvemens d'une armée qui paſſe de l'ordre de bataille à un ordre de marche. --- La fig. 30 repréſente une armée, courant en échiquier. --- La fig. 32, eſt le paſſage d'une armée, de l'ordre de bataille à l'ordre de front; & la fig. 33, ſon retour à l'ordre de bataille ; les fig. (36, 41.) ſont le paſſage de la ligne de bataille à un ordre de marche ſur trois colonnes, & les fig. (35, 37, 38.) le rétabliſſement du premier ordre. --- La fig. 39, repréſente le paſſage de l'ordre de chaſſe à celui de marche ; la fig. 42, celui du même ordre à l'ordre de front ; la fig. 40, le paſſage de l'ordre de retraite à celui de front; les fig. (51, 45.) ſont le paſſage de l'ordre de front à celui de marche ſur trois colonnes; & les fig. (47, 57, 46, 50.) indiquent diverſes manieres de revenir au premier ordre, &c. ſi une armée eſt conſidérée maintenant vis-à-vis d'une autre armée ennemie, on voit comment l'une arrive ſur l'autre dans la fig. 16 ; comment elle la double, par la queue (fig. 17 & 20.) ou par la tête fig. (19.) ; & enfin, comment elle la traverſe (fig. 18 & 21.) -- Tels ſont les mouvemens, ou les évolutions qui ſont ordinairement exécuté par des vaiſſeaux réunis en corps d'armée, & qui ſont en préſence ou hors de la vue de l'ennemi ; & c'eſt l'art de les diriger, & de les combiner, qui eſt nommé tactique navale.

TACHE. ſ. f. Un calfat donne le nom de tâches, à certaines interruptions accidentelles qui ſe trouvent dans l'enduit où le coura dont on recouvre la carene d'un vaiſſeau.

TAILLE-MER. ſ. m. *Cut water.* Piece de bois *edc* (fig. 1, P.)

qui eſt appliquée extérieurement ſur le taquet de gorgere *di*, & qui ſous la forme d'une conſole dont le contour extérieur eſt régulier & gracieux, ſert de baſe à l'éperon d'un vaiſſeau. Ce nom vient de ce que cette piece ſaillante placée près de la flottaiſon & en avant du corps du vaiſſeau, ſemble frayer à toute la maſſe un paſſage facile au milieu du fluide. Quelquefois on donne ce nom au taquet de gorgere, ou à l'aſſemblage de cette piece avec *lcdc*.

TAILLER. v. n. Un vaiſſeau qui s'avance dans l'eſpace avec viteſſe, eſt dit tailler de l'avant, parce qu'il parcourt beaucoup de chemin en peu de temps. --- Comme on ſuppoſe qu'une figure retrécie, dans les contours de la proue d'un vaiſſeau, contribue beaucoup à diminuer la réſiſtance que l'eau oppoſe à ſon mouvement, on dit d'un vaiſſeau, qui a une carene très-pincée, qu'il eſt bien taillé pour la marche, *built sharp or ſo as to tail faſt*. On dit auſſi qu'il eſt bien taillé lorſque ſes façons ſont très-élevées. Voy. Façons. -- Tailler des voiles, c'eſt les couper ſur leur contour & leur donner la forme qu'elles doivent avoir. Des voiles bien taillées ſont celles qui déployées ſe préſentent également dans tous leurs points à l'impulſion du vent, & qui ſous ce choc prennent dans toute leur ſurface une tenſion uniforme & réguliere, en même-temps qu'elles affectent une foible courbure qui les éloigne peu de la forme plane.

TAILLE-VENT. ſ. m. Nom d'une voile à bourcet, qu'on déploie dans un chaſſe-marée, lorſque les mauvais temps ne permettent pas de mettre ſa grande voile ordinaire. Celle-ci eſt plus étendue que le taille-vent.

TALON. ſ. m. L'extrêmité arriere, *m* (fig. 39, C.) de la quille *bm* eſt nommée le talon de la quille, *heel*; celle de l'avant, où la partie ſaillante *d* du ringeot (fig. 22, C.) eſt nommée quelquefois le talon du ringeot, *gripe*; & lorſqu'un vaiſſeau, à la voile, vient à frapper par l'extrêmité *m* le fond de la mer, on dit qu'il a donné un coup de talon, *to touch the ground*. --- Dans une varangue & dans un fourcat le talon eſt la partie moyenne *nq*, (fig. 89, C.) qui eſt entaillée pour être réunie étroitement à la quille du vaiſſeau dont ces pieces ſont partie; & ſouvent o donne ce nom à une piece de rapport qu'on aſſemble avec la piece principale qui forme la varangue entiere.

TALONNER. v. a. *To ſtrand*. Frapper du talon le fond de la mer. Les batimens qui en ſuivant une route quelconque, touchent, le ond que l'eau recouvre, par le bout arriere de leur quille, ſont dits talonner. Si ce choc n'eſt conſidéré que relativement au talon

de la quille, c'eſt parce que ce point d'un vaiſſeau étant toujours plongé plus profondément que tout autre au-deſſous du niveau de l'eau, eſt auſſi le plus expoſé à rencontrer les ſommets des hauts-fonds ou des écueils. Souvent un bâtiment talonne ſans être arrêté dans ſa courſe, & ſans échouer; & ſi la mer eſt agitée, ce choc ſe répete lorſque les lames après s'être élevées s'affaiſſent ſous le bâtiment à une grande profondeur.

TALONNIER. ſ. m. Piece de bois, qui eſt appliquée ſous le milieu, d'une varangue *a c d o* (fig. 89, C.), & qui eſt aſſemblé ſolidement avec elle, pour former le talon de cette varangue, lorſqu'une premiere piece ne peut ſuffire par ſes dimenſions pour fournir ſeule & la partie *a o u c d e* & la partie ſaillante *o n q u*, qui eſt le talon indiqué.

TALONNIERE. ſ. f. La partie inférieure & extrême *d* d'un gouvernail *e u b d c a* (fig. 35, G.) eſt ordinairement coupée obliquement à pluſieurs pans & ſur ſes côtés, & ſur ſon épaiſſeur près du talon de la quille, & dans cet état cette partie reçoit le nom de talonniere du gouvernail. On n'abbat ainſi un onglet ſolide de la partie *d* du gouvernail, que parce que la quille du vaiſſeau eſt toujours prolongée au-delà de l'étambot, afin que le tenon de celui-ci ſoit plus ſolidement établi ou lié avec la quille, en *b* (fig. 73, C.).

TAMBOUR. Voy. Bat. ſ. m. *Wash boards under the cheeks of the cut water.* On donne le nom de tambour du ſanal des ſoutes à poudre, à l'archi-pompe qui eſt placée au-deſſous du mât d'artimon en P (fig. 15, P.), & qui eſt deſtinée non-ſeulement à former une enceinte à deux pompes qu'on y établit, mais auſſi à renfermer un ſanal par lequel on peut éclairer ſans danger, la ſoute aux poudres R, à travers un vitrage de l'archi-pompe.

TAMISAILLE. ſ. f. *Sweep of the tiller.* Piece de bois conformée en arc de cercle, dans le ſens de ſa longueur; & le rayon de cet arc eſt à-peu-près la longueur de la barre *ef* du gouvernail (fig. 35, G.) Dans un vaiſſeau où une roue eſt employée pour gouverner, la tamiſaille dont on voit une portion en ER (fig. 84, C.) eſt placée à la hauteur de la tête du gouvernail, pour ſervir d'appui à l'extrêmité *dE* de ſa barre, lorſqu'elle eſt portée ſoit à droite, ſoit à gauche du plan diamétral du bâtiment. Elle eſt chevillée ſous les baux du ſecond pont, & elle s'étend horiſontalement de la muraille de tribord à celle de babord. La face qu'elle préſente au crapaud *ai*, qui eſt eloué ſur le bout de la baire, & par lequel celle-ci s'appuie ſur la tamiſaille, eſt un plan incliné à l'horiſon dont la pente *cd* (fig. 88.) eſt dirigée vers l'arriere. Enſuite ſur

ſa face antérieure ou ſur la convexité de cette piece courbe, il y a une cannelure profonde *ab* (fig. 88.) qui eſt pratiquée pour ſervir à mainteuir les cordages nommés droſſes par le moyen deſquels la barre du gouvernail eſt portée de l'un à l'autre côté du vaiſſeau. La tamiſaille eſt, à cauſe de ſa forme, nommée croiſſant, par quelques marins.

Tampon. ſ. m. On donne ce nom à des morceaux de bois avec leſquels on remplit des trous qui ouvrent un paſſage à l'eau de la mer dans l'intérieur d'un bâtiment, *shot plugs*; & on les déſigne généralement ſous celui de tampon pour faux trous & piſſotiere. — Les tampons ou tapons d'écubiers, *hauſe plugs*, ſont de longs cônes tronqués en bois, qui ſont employés pour fermer au beſoin les ouvertures *d* (fig. 38, C.) des écubiers d'un vaiſſeau.

Tangage. ſ. m. *Pitching.* Oſcillation d'un vaiſſeau autour d'un axe horiſontal qu'on imagineroit paſſer par ſon centre de gravité & perpendiculairement à ſa longueur. Dans ce mouvement, la flottaiſon du vaiſſeau *a b d i* (fig. 34, G.) eſt alternativement *o c i* & *a c e*. De tels balancemens ſont produits en mer, & par des lames qui enveloppent l'avant ou l'arriere d'un bâtiment juſqu'à des hauteurs qui varient, dans tous les inſtans de leur choc, & par les mouvemens particuliers d'aſcenſion & d'affaiſſement de ces mêmes lames, ſous les extrémités des bâtimens. La diſſimilitude de la proue & de la poupe, aux environs de la flottaiſon, dans les vaiſſeaux anciens & modernes, rend très-durs & très-irréguliers, leurs mouvemens de tangage, & c'eſt ainſi qu'ils accélerent rapidement la deſtruction de ces maſſes diſpendieuſes & importantes, en altérant la force des liaiſons de toutes les parties qui les compoſent. — Lorſque ces oſcillations s'exécutent avec viteſſe, on dit que les tangages ſont vifs, & ils ſont doux, lorſque les extrémités d'un bâtiment ne prennent qu'un mouvement modéré de rotation. (Voyez l'Art de la Marine.)

Tangon. ſ. m. *Fore ſail boom.* Bout dehors particulier qui ſert à déployer le côté inférieur de la bonnette baſſe de la voile de miſaine, c'eſt à cet effet qu'il repoſe, parallélement à la largeur d'un vaiſſeau ſur ſon gaillard d'avant où il eſt ſolidement arrêté. Sans avoir la forme de l'arc-boutant ferré qui eſt employé à étendre la bordure des grandes bonnettes baſſes, l'uſage en eſt ſemblable, & il reçoit un contour tel que celui, de la vergue de petit hunier, qu'il remplace au beſoin.

Tanguer. v. n. Faire des oſcillations nommées tangages; *to pitch.* Voy. Tangage. — Un bâtiment tangue beaucoup, lorſque ſes oſcillations ſont aiſées à produire, lorſqu'elles ſont multipliées

dans des mers peu élevées, & lorſqu'elles ont beaucoup d'étendue ou d'amplitude. --- Les bâtimens, ſous voiles, tanguent autrement qu'ils ne le ſont, lorſqu'ils ſont à l'ancre, *to heave and ſet or to ride hard.* La forme de la carene, & l'ordre établi dans la diſtribution des poids de la charge, influent particuliérement ſur les caracteres des mouvemens de tangage, dans tous les états où un bâtiment peut être placé.

TAPT. ſ. f. Des bouchons de liege, employés à fermer la bouche des canons ſont des tapes de canons, *tampions.* --- On donne auſſi le nom de tapes aux cônes tronqués en bois avec leſquels on bouche les écubiers, & qui ſont ſouvent nommés tampons d'écubiers. Entre ces tapes il y en a qui ſont nommées cannelées, & qui reçoivent cette forme pour être placées dans les dernieres ouvertures au-deſſus des cables qui tiennent aux ancres pour empêcher l'eau de la mer d'entrer par ces trous dans l'intérieur d'un bâtiment.

TAPE-CUL. ſ. m. *Ring tail or driver.* Voile, qui a la forme d'un trapeze, & qu'on déploye dans un vaiſſeau pendant un beau-temps. Elle eſt portée par le mât de pavillon & étendue à l'aide d'un bout de hors qu'on prolonge à l'arriere, au-delà du couronnement du bâtiment. --- On donne auſſi ce nom à une bonnette, *driver*, qu'on établit, lorſque le vent eſt foible & largue, au bout ſupérieur de la vergue d'artimon, & dont le bord inférieur eſt étendu par un bout dehors qui paſſe au-delà des bouteilles. -- Les calfats nomment tape-cul une large ſangle dont i's s'entourent le corps & par laquelle ils ſe font ſuſpendre hors d'un vaiſſeau lorſqu'ils cherchent à découvrir & à fermer ſur ſes contours extérieurs, les trous, par leſquels l'eau environnante s'introduit dans le bâtiment.

TAPER. v. a. *To lay the tampions on the guns.* Lorſqu'on bouche les canons d'un vaiſſeau avec des tapes, c'eſt taper les canons.

TAPION. ſ. m. On donne ce nom, à certains eſpaces de la mer, où l'eau paroît moins agitée, que dans toute autre partie de l'horiſon. Ces remarques ſont communes dans des temps de calme.

TAPON. ſ. m. Un tapon de gournable, eſt une cheville en bois, qui a la forme d'une pyramide quadrangulaire, & qu'on introduit dans la tête d'une gournable. Lorſqu'elle eſt placée dans le trou qu'elle doit occuper. On cherche à la maintenir plus ſûrement dans cette place en lui faiſant preſſer les contours de cette tête contre les parois du trou où elle eſt reçue.

TAQUET. ſ. m. On donne ce nom à des morceaux, de bois ou de fer, de diverſe forme, & qu'on fixe en pluſieurs points d'un vaiſſeau pour ſervir d'appui, ou à des cordages qu'on y attache,

ou à des pieces de bois dont il faut fortifier ſoit l'établiſſement ſoit l'aſſemblage. Le nombre de ces taquets eſt conſidérable, & je vais en faire l'énumération en indiquant leur uſage. --- Des Taquets à cornes ou à branches, *common belaying cleats*, ſont repréſentés (fig. 69, M.). Fixés par leur milieu en un point convenable d'un bâtiment, les deux oreilles qu'ils préſentent ſervent à retenir des cordages tendus qui les embraſſent par pluſieurs tours & retours. Les taquets de haubans (fig. 29 & 30) ont même forme & même uſage, & leur nom particulier vient de ce qu'ils ſont attachés ſur des haubans d'un bas-mât, à peu de hauteur au-deſſus des gaillards, pour l'amarrage de manœuvres courantes. --- Des taquets de bout, ont auſſi la forme des précédens, avec des dimenſions plus conſidérables, & ils ſont cloués ſur le gaillard d'avant, (comme en *r* fig. (3, P.) près de la queue des boſſoirs pour ſervir à retenir la boſſe de bout qu'on y amarre. --- Des taquets à gueule, *ſnatch cleats*, ou à dent, ſemblent dans leur forme n'être que la moitié des précédens, parce qu'ils n'ont qu'une ſeule corne ; on les fixe dans une poſition telle qu'ils ſoient propres à retenir des cordages qui par leur tenſion tirent de bas en haut. --- Les fig. (41, M. & 49, C.) donnent une idée des taquets de lançage ou de tournage, *kevel*, qui ſont auſſi nommés taquets à cœur. Ils ſont compoſés d'un traverſin *ab* & de deux pieces telles que *sn*. Cet aſſemblage eſt appliqué contre la paroi intérieure de la muraille d'un bâtiment, en faiſant appuyer le traverſin horiſontal par ſon épaiſſeur & les jambages par leur pied *n* ſur cette muraille, afin que les oreilles telles que *s* en ſoient éloignées de la demi-longueur du traverſin *ab*, & ſervent à l'amarrage de certaines manœuvres d'un vaiſſeau. --- Des anſes en fer ou en bois, *hanging clamps*, qui ſont clouées, dans certains lieux par les oreilles qui les terminent reçoivent auſſi le nom de taquets, & on s'en ſert pour faire paſſer dans leur ouverture ſemi-annulaire des cordages qui y ſont amarrés ou attachés. L'uſage en eſt très-commun dans la bâtiſſe des vaiſſeaux. --- Des taquets d'échelle, *ſteps fors ladders*, ſont des marches peu ſaillantes, faites d'un ſeul morceau de bois, & clouées extérieurement ſur la muraille d'un vaiſſeau (fig 1, A.) pour former autant d'échelons par leſquels on monte à bord d'un vaiſſeau vis-à-vis de ſon grand-mât --- Des taquets de mât, *cleats of the lower maſt*; ſont des morceaux de bois échancrés qu'on applique ſur les côtés du mât de miſaine, comme on le voit (fig. 4, M.) à la hauteur des colliers d'étai, pour ſervir de ſupport par leur échancrure à ces mêmes colliers & pour les éloigner du contour de

ce mât. Ce nom eſt même donné à des taquets à corne qu'on cloue ſur le fût des bas-mâts d'un vaiſſeau pour ſervir à l'attache ou à l'amarrage de certaines manœuvres. — Dans un cabeſtan (fig. 29, C.) il y a des pieces qui en font partie, & qui reſſemblent à *s r n u t* repréſentées ſéparément, dont le nom eſt taquets de cabeſtan, *whelps*. Ces taquets appliqués par leur épaiſſeur ſur la mêche du cabeſtan *b c o e* ou ſur la piece centrale de cette machine, & multipliés ſur ſon contour forment enſemble, ce qu'on nomme la cloche du cabeſtan. Les intervalles qui les ſéparent forment autant de cannelures propres à recevoir les pommes d'une tournevire lorſqu'elle eſt roidie à l'aide du cabeſtan, & propres à l'empêcher de gliſſer ſur la cloche. — Les violons du mât de beaupré, *B's of the bow ſprit*, ſont auſſi nommés les taquets de ce mât. Voy. Violons. — Des taquets de bout de vergue ou de ris ſont des excédans en bois qui s'élevent ſur les extrêmités des vergues, & qu'on voit en *i* (fig. 15, A.) ainſi que dans les fig. (20 & 22.) *ſleaps of the yard arms*. Si on leur fait ainſi déborder le contour d'une vergue, c'eſt afin qu'ils ſervent à retenir les cordages, qui appuyés ſur leur face extérieure, uniſſent au bout de cette vergue les coins ſupérieurs (fig. 78 & 79, M.) de la voile qu'elle doit porter. Comme d'ailleurs, les extrêmités des bandes de ris d'une voile doivent être auſſi étroitement liées au même bout d'une telle vergue, lorſque des ris ſont pris dans cette voile, & comme les largeurs des voiles de hunier & de perroquet de fougue croiſſent depuis leur envergure juſqu'à leur bordure, les vergues de ces voiles (fig. 20 & 22, M.) ſont armées d'autant de taquets que les voiles ont de bandes de ris. Ainſi entre ces taquets ceux qui ſont placés à une moindre diſtance du milieu de la vergue ſont des taquets de pointure, & ceux qui ne ſont plus éloignés ſont des taquets de ris. On nomme auſſi taquets de vergue, des pieces de bois placées & appliquées au milieu des baſſes vergues, & qui ſont connus ſous le nom de mattegau. Voy. ce mot, ou plutôt jumelle de breſſeïage. — Les taquets de bittes, *ſpurs of the bitts or ſtandars*, ſont des eſpeces de conſoles qu'on voit ſéparément en *o D q* (fig. 35, C.) & dans leur place en *v* (fig. 22.). Ces taquets au nombre de deux ſont autant d'arc-boutans placés en avant des montans *Em* & *Fn* des bittes, pour les ſoutenir contre les efforts que les cables des ancres mouillées tranſmettent à un vaiſſeau qu'elles ſervent à retenir dans un lieu déterminé. — Les côtés des carlingues des mâts où leurs flaſques ſont auſſi maintenues ou appuyées de la même maniere par des taquets qui ſont ſemblables, & qu'on voit en *i* (fig. 47.) ou en *P* (fig. 53.); on les nomme taquets de flaſques & leur poſition eſt préſentée en *x* & *y* (fig. 54.)

dans le plan géométral de la carlingue du grand-mât d'un vaiſſeau. — On nomme taquets de hune, *knees of the top*, des conſoles, qui bien inférieures aux dimenſions des taquets de bittes, ont en petit, une forme à-peu-près ſemblable ; & qui appliquées ſur l'aſſemblage des planches qui compoſent la plate-forme *r u t m* d'une hune (fig. 23, A.) ſervent à le fortifier. La tête élevée de ces taquets s'appuie contre le bord de la hune & leur queue eſt dirigée des divers points de ce contour au centre *A* de cette plate-forme. — Le taquet de gorgere, *gripe or knee of the head*, eſt une piece de bois *e T &* (fig. 22, C.) qui eſt appliquée ſur la face antérieure de l'étrave *dc* pour ſoutenir & la gorgere ou le taille-mer & l'aſſemblage des aiguilles qui eſt établi ſur ſa tête *&*. Ce taquet s'étend depuis le bout de la quille juſqu'à la hauteur à-peu-près de la batterie-baſſe d'un vaiſſeau. — Les taquets de nage ſont auſſi nommés dames & cloués ſur le plat-bord d'un bateau. Ils ſervent à maintenir les rames ſur un même point de ce plat-bord quand les rameurs en font uſage. — Des taquets à cul, ſont auſſi des eſpeces de conſoles, établies en arc-boutans (fig. 72, C.) pour ſervir d'appui par leur tête au pied d'un étançon & afin de l'empêcher de gliſſer ſur ſa baſe. — Des taquets en grain-d'orge reſſemblent à des coins (fig. 72.) comme on en voit en *a* & *b* ; & ceux de travers ſont des parellélippedes rectangles qu'on place en travers ſur les taquets à cul ou ſur les conſoles, pour ſervir comme ceux-ci au maintien du pied d'une accore.

TARTANNE. ſ. f. *Tartan*. Petit bâtiment en uſage ſur la mer méditerranee & qu'on voit (fig. 25 R.). Il porte un mât vertical & à calcet & un beaupré, ſa principale voile, très-étendue eſt de forme latine ou enverguée à une antenne, & il eſt gréé de pluſieurs focs. — Il eſt quelques-uns de ces bâtimens qui plus conſidérables, ont auſſi beaucoup plus de voilure.

TAUBOUR. ſ. m. Lorſqu'un aviron *r* tel que *A B* (fig. 74. G.) eſt placé comme il doit l'être ſur le bord *C R D* d'un bateau, la partie *A E* qui alors eſt en dedans du bateau eſt nommé le taubour de l'aviron ou ſa partie intérieure.

TÉMOIN. ſ. m. L'uſage des cordiers eſt de laiſſer à l'extrêmité des cordages qu'ils commettent, des bouts de torons effilés & ſéparés qui ont peu de longueur. Ce ſont ceux qui attachés chacun à différentes élingues, dans l'opération du commettage n'ont pu être tortillés enſemble. Lorſque ces bouts, dans cet état, accompagnent un cordage roué (fig. 43. C) ils garantiſſent que la piece eſt entiere ou que ce cordage a encore toute la longueur qu'on a coutume de lui donner dans les corderies ; & ils ſont par cette raiſon nommés témoins de cordage.

Temps. ſ. m. *Weather.* Ce mot eſt ſouvent employé par les marins comme ſynonime avec vent, parce que c'eſt par le vent ſur-tout que l'état de l'air eſt intéreſſant pour les navigateurs. C'eſt pourquoi on dit qu'il fait gros ou petit temps, beau ou mauvais temps, pour indiquer que le vent régnant eſt fort ou foible, favorable ou contraire, &c. Et on dit auſſi que le temps eſt fait, ſi le vent régnant ayant ſoufflé quelques jours avec uniformité ſur une certaine direction, ſemble être établi de maniere, & à ne devoir pas éprouver une variation prochaine dans ſa direction, & à promettre une durée aſſez longue.

Tendelet. ſ. m. *Tilt or awning of a boat.* C'eſt une eſpece de dais dont on recouvre à peu de hauteur la chambre d'un canot ou d'une chaloupe. Il reſſemble au ciel d'un lit & ſert à former un abri aux perſonnes qui ſont placées dans cette chambre. Il y en a qui ſont à ſoufflet, pour ſe replier ſur eux-mêmes, ſi les circonſtances le permettent, & ajouter à la commodité de leur uſage.

Tenir. v. a. Un vaiſſeau tient au vent, lorſqu'il court au plus près vent, & qu'il garde cette poſition en s'avançant dans l'eſpace ; *to keep the wind.* On dit auſſi dans le même ſens qu'il tient le plus près ou au plus près. — Il tient vent, dans un ſens relatif, lorſqu'il ſe maintient conſtamment au vent d'un autre vaiſſeau, ou d'un objet quelconque. — Il tient un bâtiment à N air de vent, lorſqu'il dirige ſa marche de maniere que ce bâtiment ſoit toujours par rapport à lui dans la même poſition relative ou ſur le prolongement de l'air de vent N. Il tient deux objets l'un par l'autre, *to keep two ſea marks inone*, lorſque de ce bâtiment on apperçoit ces objets ſur une même ligne. — Il tient un vaiſſeau dans ſa marche, *to keep way with a ship*, lorſqu'il ne lui cede point en viteſſe. — Il tient ſes amures, lorſqu'il court avec des voiles orientées de la même maniere & du même côté. — Il le tient ſous ſon écoute, lorſqu'il eſt au vent à lui, & conſerve toujours à ſon égard cette poſition avantageuſe. — Il tient en travers, lorſqu'il préſente le côté & à la lame & au vent pendant un certain temps, & qu'il réſiſte ſans danger à leurs impulſions. — Il tient le large, lorſqu'il navigue à une certaine diſtance de la terre, *to hold out in the offing*, & lorſque malgré la tempête, il reſte en pleine mer ſans chercher à ſe réfugier dans une baie ou dans un havre pour ſe ſouſtraire à ſa violence. Tenir la mer, *to keep the ſea*, c'eſt ne pas ceſſer de naviguer, & un bâtiment qui reſte trois mais dans une croiſiere ſans aborder la terre ni aucun port, eſt dit avoir tenu la mer pendant cet intervalle de temps. — Un vaiſſeau tient ſur ſes ancres, ou ſes ancres ſont dites tenir, lorſque

ni la violence du vent, ni le choc des lames, ne peuvent l'éloigner de la place où ſes ancres doivent le retenir. --- Il tient à vue de terre, *to keep the land aboard*, lorſque ſa marche eſt dirigée de maniere que de ſon bord, on ne perd jamais la vue de la terre. --- Il tient la ligne, *to keep in a line of battle*, lorſqu'il garde conſtamment la place où il doit être ſur une ligne de bataille formée par l'armée navale dont il fait partie. --- Tenir une voile en ralingue, *to work the windward*, c'eſt maintenir ſon plan dans la direction du vent régnant. Tenir les bras d'une vergue, les haubans d'un mât, ſes étais, &c., c'eſt les conſerver dans l'état de tenſion que les circonſtances rendent néceſſaires. — Tenir les mâts d'un vaiſſeau, c'eſt les aſſujettir convenablement & aſſurer leur établiſſement ou la poſition conſtante qu'ils doivent garder. --- Tenir bon ſur un cordage quelconque, *to hold tight*, c'eſt le retenir dans l'état de tenſion qu'on lui a donné, ſans lui en laiſſer perdre un ſeul degré.

TENON. ſ. m. Le bout du mât de beaupré (fig 40. A.) eſt terminé par un tenon pour recevoir ſon chouquet. Il en eſt de même des mâts verticaux qui ſont ſurmontés par d'autres mâts, & dont la tête eſt couverte auſſi d'un chouquet ; *tenon*. — Une ancre a des eſpeces d'oreilles placées près de l'arganeau (fig. 70. M.) & qu'on nomme tenons *nuts*. Ces tenons ſont reçus dans des mortaiſes pratiquées ſur le milieu des deux pieces d'un jas (fig. 19.) & ſervent ainſi lorſque le jas eſt établi comme en *ab*, à l'empêcher de gliſſer le long de la verge *en*. --- L'étambot *ab* (fig. 73. C.) eſt auſſi terminé par un tenon *b* qui, introduit dans l'épaiſſeur de la quille *bE*, devient ainſi le premier moyen de réunion entre l'étambot & la quille d'un vaiſſeau. Les varangues des couples extrêmes d'un vaiſſeau ou des fourcats, ne ſont pas unies à la quille ou à la contre-quille, par un adent ou une entaille, mais leur talon porte un tenon qui eſt reçu dans une mortaiſe pratiquée dans la contre-quille. Un autre tenon du mât de beaupré eſt enfin le pied de ce mât qui eſt terminé ſous une forme quadrangulaire *a* (fig. 22. C.) pour être reçu & maintenu entre les flaſques ou les montans *A a*. On voit cette ouverture que les flaſques préſentent au pied ou au tenon de ce mât, dans la figure (39. A.).

TENTE. ſ. f. Tenture en toile ſerrée, dont on recouvre horiſontalement & à peu de hauteur, ou les ponts ou les gaillards d'un vaiſſeau pour mettre à l'abri de la pluie & du ſoleil ; *awning*. --- Il y a des tentes pour des canots ou des chaloupes, *awnings for the rowers of a boat*, & comme elles ſervent ſur-tout à préſerver les rameurs de la chaleur ou de la pluie, on les nomme tentes de nage. — Dans les vaiſſeaux il y a de grandes tentes, *main deck awning*,

des tentes de gaillard & des tentes de dunette; *quarter deck*; *poop awning*.

TENUE. ſ. f. On dit du fond de la mer, qu'il eſt de bonne tenue, lorſque la patte d'une ancre y étant enfoncée doit ſurmonter une réſiſtance conſiderable, pour labourer ce ſol ou le ſillonner; *good holding*; des diſpoſitions contraires ſont nommer le fond de mauvaiſe tenue, parce que ſa ténacité n'eſt pas à un degré convenable; ou parce que les pattes des ancres ne peuvent pas s'y enfoncer, comme dans les fonds de roche & de gros ſable. -- La tenue d'un mât, à bord d'un vaiſſeau, c'eſt ſon aſſujettiſſement ou ſon établiſſement fixe dans la place qu'il doit occuper. Les haubans & les étais concourent à la tenue d'un mât.

TERDINGAGE. ſ. f. Voyez Pantoquiere qui eſt le mot le plus uſité pour exprimer la même choſe.

TERME. ſ. m. *Quarter piece.* Piece de ſculpture qui forme le pourtour du tableau ou de la poupe d'un vaiſſeau (fig. 42 C. & 2 A.). Au nombre de deux, les termes deſcendent avec grace du haut du couronnement, embraſſent la poupe par ſes côtés & forment une eſpece de cadre à tout le tableau. On voit de côté en *NPRS* le contour d'un terme d'un vaiſſeau à deux ponts (fig. 1. P.) & les deux termes ſont préſentés en face (fig. 42. C.).

TERRE-NEUVIER. ſ. m. *Banker.* Titre diſtinctif qu'on donne aux bâtimens & aux marins qui ſont employés à la pêche de la morue ſur le grand banc ou ſur la côte de l'iſle de Terre-neuve.

TERRIR. v. n. Voyez atterrer ou atterrir.

TÊTE. ſ. f. Dans un cabeſtan, un mât, un gouvernail, une alonge, une étrave, un étambot, une accore, &c. on diſtingue par le nom de tête, leur extrêmité ſupérieure, parce que leur ſituation eſt verticale ou peu oblique à l'horiſon; *drum head*, *head of the miſt*, *rudder head*, *bed of the bow ſprit*, &c. De même les deux bouts d'une varangue *anqe* (fig. 89 C.) s'élevant au-deſſus de ſon milieu, ſont auſſi nommés têtes de varangue, *floor heads*. --- Le bout ſupérieur de certaines alonges qu'on nomme apotureau & qui correſpond au gaillard d'avant tel qu'on en voit en *e* (fig. 38. C.) porte le nom de tête d'apotureau. --- Certaine forme qu'on donne aux bouts d'un cordage qui ſortent d'un nœud nommé cul de porc, eſt auſſi diſtingué ſous le nom de tête de mort ou tête d'alouette. Voy. cul de porc. -- La longueur d'un vaiſſeau étant méſurée depuis l'extrêmité ſupérieure & de l'étrave *di* & de l'étambot *xg* (fig. 1. P.) eſt la longueur de ce vaiſſeau meſurée de tête en tête, *fore and aft.* -- Dans une ligne de bataille, formée par une armée navale, le vaiſſeau qui ouvre la marche, eſt le vaiſſeau de tête, *head moſt ship*. Ce vaiſſeau eſt

à la tête de la ligne, *a head*, & lorſqu'il prend cette place, il eſt dit prendre la tête. De même dans une armée qui marche ſur trois colonnes (fig. 9 & 10), chaque colonne a un vaiſſeau de tête; ou un vaiſſeau forme la tête de chaque colonne; & lorſque ces vaiſſeaux ſont rangés dans l'ordre naturel ou preſcrit par le général, on dit que les têtes menent les queues. — Des poulies, pendues autrefois aux coins inférieurs *e* & *a* de la voile nommée civadiere (fig. 48. M.) pour la maintenir tendue & pour le paſſage de ſes écoutes, étoient nommées poulies à tête de moine, à cauſe de leur forme repréſentée (fig. 48.); elles ne ſont plus d'uſage. — Un vaiſſeau fait tête à ſon ancre, *to ſtem the ind or current*, lorſque cette ancre après être tombée ſur le fond de la mer, & après y avoir engagé ſa patte profondément, commence à ſoutenir le vaiſſeau par le moyen du cable qui les lie enſemble, contre les efforts des vents ou des courans qui tendent à l'entrainer ſur leur direction. Cet appui que le vaiſſeau trouve alors dans cette ancre, lui fait préſenter ſa proue, par laquelle ſon cable le retient, ſur la direction de ce même cable, & dès que ſa longueur eſt dans le prolongement du cable de l'ancre mouillée, dès qu'il reſte fixe dans cette place, il eſt dit tenir tête à ſon ancre, ou faire tête, ſoit au vent, ſoit à la marée, ſoit au courant qui l'abordent en ſens contraire.

TÊTIERE. ſ. f. *Head of a ſail.* Nom diſtinctif de la ralingue ou du cordage qui eſt couſu ſur le bord ſupérieur *ab* d'une voile telles que celles qui ſont repréſentées fig. (55, 59, 79. M.), & qui ſert à fortifier dans cette partie l'aſſemblage des laiſes de toile dont cette voile eſt compoſée.

TEUGUE. ſ. f. *Poop royal.* Plancher, qui dans quelques vaiſſeaux recouvre une partie poſtérieure de la dunette. Ce plancher partiel eſt établi entre P & A (fig. 1, P.) & aujourd'hui il eſt preſque généralement ſupprimé, parce que ce nouvel étage ajoute trop à la hauteur des œuvres mortes, & nuit trop ſenſiblement aux évolutions d'un bâtiment. Les logemens qu'on pouvoit faire ſous la teugue ſont aujourd'hui remplacés, lorſqu'ils deviennent néceſſaires, par ceux qui ſont praticables dans le carroſſe qui tient la place de la teugue.

THÉATRE. ſ. m. Sur le faux-pont d'un vaiſſeau, il eſt un emplacement au-deſſus de la cale à l'eau, qui porte le nom de théâtre des bleſſés, parce que c'eſt là que, pendant un combat, on donne aux malheureuſes victimes de la guerre, tous les ſoins que leur état exige, & que les circonſtances peuvent permettre.

TIERS-POINT. adv. Une voile triangulaire, eſt une voile en tiers-point, *triangular ſail*; on nomme auſſi voile au tiers & voile à

bouret, d'autres voiles quadrangulaires dont il eſt queſtion à l'article bourcet.

TILLAC. ſ. m. *Deck.* Vieux mot qui eſt ſynonime avec celui de pont, ſeul en uſage aujourd'hui. Voy. Pont. — On a cependant encore conſervé ce nom pour diſtinguer certains clous qu'on nomme, clous de tillac, de demi-tillac, de double tillac, ſuivant leur forme & leur longueur. Voy. Clous. — Dans le commerce on dit encore que telle marchandiſe eſt chargée ſous tillac à bord d'un bâtiment, lorſqu'elle eſt placée ſous le pont de ce bâtiment & à l'abri de la pluie & des lames.

TILLE. ſ. m. Petit compartiment en planches qu'on forme à l'avant & à l'arriere d'un bateau, pour ſervir à renfermer quelques effets des gens de l'équipage, ou d'autres objets quelconques.

TIMON. ſ. m. Voy. barre de gouvernail, *tiller.* Ce dernier mot eſt généralement adopté pour exprimer le levier employé à mouvoir le gouvernail.

TIMONER. v. a. *To eun the ship.* C'eſt faire gouverner, ou c'eſt commander au timonier les mouvemens qu'il doit faire faire au gouvernail. Voy. Gouverner.

TIMONERIE. ſ. f. *Steerage.* On donne ce nom à un certain eſpace du gaillard d'arriere d'un vaiſſeau, auprès du mât d'artimon; parce que c'eſt le lieu où ſont placés, & la roue du gouvernail, & l'habitacle qui renferment les bouſſoles ou les compas de route, & les hommes nommés timoniers qui ſont chargés de mouvoir la barre du gouvernail.

TIMONIER. ſ. m. *Helm's man.* Homme employé dans un vaiſſeau à donner au gouvernail, par le moyen de ſa barre ou du timon, toutes les poſitions qui conviennent, à la ſûreté & à la célérité de la navigation. Il eſt un art pour bien gouverner, & les timoniers d'un vaiſſeau ſont des hommes choiſis parmi les gens de l'équipage.

TIN. ſ. m. Billot ou morceau de bois de longueur aſſez arbitraire, *ſtolk*, & d'une valeur très-inférieure qu'on emploie pour ſervir de baſe ou de ſupport, ſoit à une piece de bois, qu'un charpentier veut travailler ſous une certaine forme, ſoit à un bâtiment qu'on ſe propoſe de conſtruire, ſoit à un vaiſſeau en radoub dans un baſſin, ſoit à des chaloupes ou des canots, mis à terre. — Les pieces *om*, *ab* (fig. 39, C.) & les intermédiaires ſont autant de tins, ſur leſquels on fait porter de diſtance en diſtance la quille d'un vaiſſeau ſur le chantier. — Les bois employés à ces uſages, doivent être imaginés d'une foible qualité; c'eſt pourquoi dans les ports, on reçoit & on conſerve ſous le nom de

bois de tins, des bois qui ne peuvent avoir de deſtination plus utile. — Un vaiſſeau en conſtruction eſt dit être ſur ſes tins. — On nomme auſſi tins de chaloupe, de fortes pieces qui ont ſur une de leurs faces la forme *g c c i a* (fig. 60, G.), c'eſt-à-dire, d'une varangue de grande chaloupe. Ces pieces placées verticalement & fixées ſur le pont ſupérieur d'un vaiſſeau, ſont faites pour recevoir dans leur concavité, & pour maintenir ſolidement, le corps de la chaloupe lorſque ce vaiſſeau l'emporte en mer pour des beſoins particuliers. Cette chalouppe & les canots grands & petits qui ſont placés les uns dans les autres ſont d'ailleurs retenus par des cordages nommés faiſines, qui uniſſent ſi intimement cet aſſemblage au bâtiment qu'il ne peut recevoir que le mouvement commun à toutes les parties de ce bâtiment.

TIRANT-D'EAU. ſ. m. *Ship's gage or draught.* Le tirant-d'eau d'un vaiſſeau flottant, eſt le nombre de pieds, ou la meſure de la diſtance, de la face inférieure de ſa quille à la ſurface de l'eau. Comme la quille dans l'état ordinaire de flottaiſon d'un bâtiment quelconque n'eſt pas horiſontale, on diſtingue le tirant-d'eau de l'avant, de celui de l'arriere, qui eſt le plus conſidérable ; & la moitié de la ſomme de ces deux tirans-d'eau forme ce qu'on nomme le tirant-deau moyen, ou le tirant-d'eau d'un vaiſſeau à ſon milieu. Ces tirans-d'eau des extrêmités ſont indiqués dans tous les temps ſur l'étrave & l'étambot par une échelle diviſée en pieds & demi-pieds depuis la face inférieure de la quille juſqu'à la tête de ces pieces extrêmes, ſur leurs deux faces latérales.

TIRE-BORD. ſ. m. Inſtrument à vis & à écrou qui eſt employé à ramener, le bordage d'un vaiſſeau dans la place dont il s'eſt éloigné.

TIRE-POINT. ſ. m. Les uns nomment tire-point, ce qui par d'autres eſt nommé fourure de goûtiere. Voyez Fourure.

TIRER. v. n. Un vaiſſeau eſt dit, tirer N pieds d'eau, *to draw N feeet of water*, lorſque pour flotter librement, il plonge de ce nombre de pieds dans la mer, ou lorſque la hauteur de ſa partie ſubmergée, dans cet état, eſt du nombre de pieds indiqué. S'il plonge ſon arriere à une plus grande profondeur que ſon avant, il eſt dit tirer plus d'eau à l'arriere qu'à l'avant & cette profondeur eſt toujours la diſtance, de la face inférieure de la quille au niveau de l'eau, meſurée à ſes extrêmités. Voy. Tirant-d'eau. — Tirer au large, c'eſt, pour un vaiſſeau, s'éloigner de la côte ou s'avancer dans la grand-mer. — Dans une corderie, tirer au premier brin, c'eſt peigner du chanvre de maniere à obtenir des fibres du premier brin, autant qu'il eſt poſſible d'en ſéparer.

TIRE-VEILLE. ſ. ſ. Deux cordages attachés au ſommet de la muraille d'un vaiſſeau, & qui pendent de chaque côté de l'échelle extérieure (fig. 1 A.), pour préſenter un appui convenable aux perſonnes qui montent à bord ou qui en deſcendent, ſont nommés des tire-veilles, *entering ropes*, d'échelle. — Deux cordages tendus à une certaine hauteur & de chaque côté du mât de beaupré, pour former des eſpeces de garde-fou dans un vaiſſeau, ſont auſſi nommés tire-veille de beaupré, *man ropes of the ſide of the bow ſprit.* — Une tire-veille de cabeſtan, *ſwifter*, eſt une corde qui lie enſemble les bouts des barres établies du cabeſtan, & qui les empêche de ſe ſéparer, dans le cas d'une rotation vive & imprévue de cette machine.

TOLET. ſ. m. *Thole.* Fiche de bois ou de fer, qu'on introduit verticalement & à moitié de ſa longueur, dans un des points du bord ſupérieur d'un canot ou d'une chaloupe, comme en *e* (fig. 74, G). La partie excédente ſert à retenir l'aviron *AB*, par un anneau de corde, qui embraſſe le tolet & l'aviron; c'eſt ce tolet qui reçoit de cet aviron, lorſqu'on le fait agir, une action qu'il tranſmet au canot, pour lui communiquer du mouvement. — Quelquefois on plante deux tolets de chaque côté du point *e*, & qui ne ſont éloignés entre eux que de l'épaiſſeur de l'aviron, qui eſt alors placé dans leur intervalle, lorſque le rameur veut s'en ſervir pour mouvoir le bateau *CEDA*.

TOLETIERE. ſ. ſ. Voyez Porte-tolet.

TOMBER. v. n. Un vaiſſeau eſt dit tomber ſur un autre, *to drive toward a ſhip*, lorſque le premier, par ſes mouvemens, menace le ſecond d'en être choqué, parce qu'il eſt entraîné ſur lui, ou par un courant, ou par le vent, ou par la ſuite d'une mauvaiſe manœuvre. C'eſt dans le même ſens qu'on dit d'un vaiſſeau qu'il tombe ſur une terre, dans une armée, &c. — Un bâtiment tombe ſous le vent d'un point quelconque, *to ſag to leeward*, lorſqu'après avoir été plus près que ce dernier de l'origine du vent régnant, il eſt emporté à une plus grande diſtance, ou ſous le vent à lui. — Un mât tombe ſur l'avant ou ſur l'arriere d'un vaiſſeau, lorſqu'il eſt incliné vers l'avant ou vers l'arriere (fig. 19, 24, 27, 28, 30, 32, V.). — Un mât qui tombe eſt auſſi un mât qui eſt abattu, ou par la tempête, ou par les ſuites d'un combat. — On dit même d'un vaiſſeau qu'il tombe ſur l'avant ou ſur l'arriere, ſelon que ſa proue ou ſa poupe s'enfoncent dans l'eau au-delà de la limite qui eſt preſcrite par les conſtructeurs. — Tomber à la mer, c'eſt être entraîné dans la mer par ſon propre poids du haut d'un bâtiment, ou d'un rocher, &c, *to fall over board.* — Laiſſer tomber le grand

voile, ou la miſaine d'un vaiſſeau, c'eſt laiſſer ces voiles ſe déployer dans toute leur hauteur, (fig. 1, A) par le propre poids de la toile & des ralingues dont elles ſont compoſées, en les dégageant de tous les cordages ou rabans, qui les tenoient repliées ſur leurs vergues. Cette maniere de faire préſenter les voiles à l'impulſion du vent régnant, eſt différente de celle qui eſt ſuivie pour faire ſervir les voiles qui leur ſont ſupérieures: les vergues de celles-ci ſont abaiſſées, lorſque ces voiles ſont repliées ou ſerrées, & elles ſont exhauſſées au ſommet des mâts, lorſque leurs voiles doivent être déployées; c'eſt pourquoi, on dit de hiſſer le grand hunier & de laiſſer tomber la grande voile, lorſque ces voiles peuvent être utiles & néceſſaires. — Le vent tombe, ou la mer tombe, lorſque la force de l'une ou l'agitation de l'autre, éprouvent des diminutions très-ſenſibles, & qui paroiſſent devoir devenir plus grandes.

Ton. ſ. m. Le ton d'un mât, *maſt head*, eſt ſa partie extrême & ſupérieure, qui s'éleve au-deſſus des barres ou de ſes jottereaux. C'eſt *mnqt* (fig. 17, A); c'eſt *bτ* fig. 16). — Les haubans & les étais qui ſont employés à ſoutenir un mât dans ſa poſition verticale, l'embraſſent & le ſaiſiſſent par le ton. C'eſt auſſi par ce bout qu'un mât inférieur eſt accolé & réuni à un mât ſupérieur *aτ*; & comme la tête *b* du ton *bτ*, eſt le point le plus bas auquel peut deſcendre la vergue portée par le mât de hune *aτ*, on dit lorſque cette vergue eſt ainſi placée, qu'elle eſt amenée ſur le ton, ou que le hunier eſt ſur le ton; *to have the top ſail upon the cap.*

Tonne. ſ. f. Groſſe bouée, conique, ou d'autre forme quelconque, qu'on fait en bois ou en cuivre, pour ſervir de corps flottant, & qu'on fixe au-deſſus d'une roche, ou d'un banc, ou d'un haut-fond, ou d'un écueil, pour indiquer ces lieux dangereux aux navigateurs. Voyez Bouée.

Tonneau. ſ. m. *Tun.* On diſtingue dans la marine, deux eſpeces de tonneaux qui ſervent de meſure à la contenance d'un bâtiment. L'une de ces meſures eſt en tonneaux de poids qui ſont de 2000 l. & l'autre eſt en tonneaux de volume, qui ſont de 42 pieds cubes. — Un vaiſſeau de N tonneaux de port eſt celui qui peut être chargé d'un poids de N fois 2000 liv., & le bâtiment qui eſt de N tonneaux d'encombrement, eſt celui dont la contenance intérieure ou la capacité eſt de N fois 42 pieds cubes.

Tonnelerie. ſ. f. *ſtore houſe for caſs.* Dans un arſenal de marine, l'atelier qui porte ce nom, eſt celui où ſont fabriqués les tonneaux, les barriques, & toutes les pieces propres à contenir de l'eau, ou du vin, ou des proviſions liquides quelconques a bord des vaiſſeaux.

TONTURE. ſ. f. Si on conſidere un vaiſſeau (fig. 1, P.), tel qu'on en conſtruit aujourd'hui, on remarquera une courbure aſſez ſenſible dans le ſens de ſa longueur, depuis ſa proue juſqu'à ſa poupe, & cette courbure longitudinale eſt nommée la tonture de ce vaiſſeau ; *ſheer*. Cette courbure eſt ſur-tout prononcée par le cours des préceintes ou de ces larges ceintures qui embraſſent extérieurement le vaiſſeau au-deſſous des ſabords de ſes batteries, ainſi que par la ſuite des ſabords d'une même batterie. Les ponts d'un vaiſſeau ſont par conſéquent plus élevés aux deux extrêmités qu'au milieu, à l'égard de la quille ; & on diſtingue cette courbure des ponts par le nom de tonture ; *ſheer of a ſhip deck*. — Les mêmes ponts ſont encore courbés dans le ſens de leur largeur ; & *qis* (fig. 66, C.) donne une idée de cette ſeconde tonture des ponts, tandis que la premiere eſt rendue très-ſenſible par la ligne du pont *qsd*, (fig. 6, 4.).

TONTURER. v. a. Tonturer un vaiſſeau, *to built a ſhip with a great ſheer*, c'eſt donner, dans le ſens de ſa longueur, une courbure gracieuſe (fig. 1, P.) ; & à ſon bord ſupérieur, & à la ſuite des ſabords d'une même batterie, & à toutes ſes préceintes ; de maniere que ſes extrêmités ſe relevent ſenſiblement au-deſſus de ſa partie moyenne. Cette opération n'eſt réglée qne par le goût & par l'uſage. — Un vaiſſeau eſt bien ou mal tonturé, *round ſheered ſhip*, ſi la courbure longitudinale qu'on lui donne eſt plus ou moins agréable. — Tonturer un pont, c'eſt auſſi diſpoſer ce plancher, de maniere que le milieu ſoit plus élevé que ſes extrêmités.

TORON. ſ. m. *Strand*. Long faiſceau compoſé de fils carrets, & qui a reçu un tortillement, propre à le faire commettre avec des torons ſemblables, pour en compoſer un cordage. Le cordier qui veut faire un toron, étend dans toute la longueur de la corderie les fils qui doivent en faire partie ; il les réunit en faiſceau, & leurs extrêmités étant attachées au même bout d'une manivelle, ce faiſceau eſt tortillé ſur lui-même, & alors il reçoit le nom de toron. Ce tortillement eſt toujours fait dans un ſens oppoſé à celui de la torſion des fils, afin que ces mêmes fils conſervent leur ſoupleſſe & leur élaſticité. On diſtingue des torons de différens cordages par le nombre des fils qui les compoſent, comme on claſſe les cordages par le nombre de leurs torons ; *rope of N ſtrands*.

TORS. ſ. m. Degré de torſion, qu'on donne à un cordage ou à un toron, lorſqu'on les fabrique, *twiſting of a rope*. Lorſque cette torſion eſt très-grande, un cordage a beaucoup de tors ; & abaiſſer le degré de torſion qui a reçu un cordage, c'eſt lui ôter du tors, *to untwiſt a rope*.

TOUAGE. ſ. m. *Towing.* C'eſt l'action de touer un vaiſſeau, ou l'opération qui a le même effet pour objet. Voyez Touer.

TOUCHER. v. n. Un vaiſſeau qui, dans ſa courſe & ſans s'arrêter, frappe par quelques points de ſa quille ou de ſa carene, un écueil qu'il rencontre ſur ſon paſſage, eſt dit toucher ſur cet écueil; *to run a ground, to ſtrike upon the ſands*; toucher ſur le fond, ſur un rocher, ſur des bancs de ſable. — Mais ſi touchant ainſi un obſtacle, il ne peut le franchir, il reſte échoué; alors on dit quelquefois que ce vaiſſeau eſt touché. — Un bâtiment touche à une île, à une terre, à un port, &c., lorſqu'il s'arrête près de ces lieux, pour des raiſons particulieres qui ne ſont qu'acceſſoires à ſa deſtination principale; *to touch at any port.* — Toucher une aiguille, c'eſt l'aimanter, ou lui communiquer la vertu magnétique, en la frottant ſur un aimant généreux.

TOUÉE. ſ. f. *Tow line.* Cordage, à l'aide duquel on tire un vaiſſeau flottant pour lui faire parcourir un certain eſpace. Les noms de grande touée, *ſheet, ſhot*, & de petite touée, ſont ceux des cables qui ſont attachés aux arganeaux des groſſes ancres d'un vaiſſeau. La grande touée eſt compoſée de trois cables ajuſtés bout à bout, & la ſeconde ne l'eſt que de deux ſeuls cables. — Les ancres auxquelles tiennent ces cables, ſont auſſi diſtinguées par les noms d'ancres de touée. — Un bâtiment peut ſervir à tirer un autre vaiſſeau à l'aide d'un cordage, & ce cordage eſt nommé touée, *wharp.*

TOUER. v. a. *To tow or wharp.* Touer un vaiſſeau flottant, c'eſt le traîner ſur l'eau à l'aide de cordages. Souvent des canots armés de rameurs qui agiſſent avec force, tirent ſur ce cordage & entraînent après eux ce bâtiment, qui alors eſt dit être toué ou ſe faire touer. Souvent auſſi l'équipage, à bord de ce bâtiment, tire ſur un cordage attaché à un point fixe ou à une ancre quelconque, qui ordinairement eſt une ancre à jet, mouillée loin de ce vaiſſeau; & s'il avance ainſi dans l'eſpace, en ſe touant lui-même, *to haul one's ſelf à head.*

TOUPIN. ſ. m. Voyez Cochoir; *layng top.*

TOUPRAS. ſ. m. Quelques marins donnent ce nom à un cable ou à un grelin qui ſert à amarrer un bâtiment à un point d'appui fixé ſur la terre; ce mot eſt commun aux pêcheurs de morue.

TOUR. ſ. m. Dans une corderie, on nomme tour à bitord, *reel for ſpun yarn*, une eſpece de dévidoir fort ſimple, ſur lequel on roule un petit cordage, nommé bitord. — A bord d'un vaiſſeau, ce dévidoir eſt employé, & au premier uſage & à la fabrication du bitord dont on a beſoin. Le tour, dans ce dernier cas, eſt

fixé horiſontalement ſur un point quelconque par une cheville de fer, autour de laquelle il peut tourner; enſuite des fils carrets ſont attachés au bout d'une des ailes qui terminent ce dévidoir; & enfin en faiſant tourner ſur lui-même ce dévidoir, les fils ſe tortillent les uns ſur les autres, & forment le bitord qu'on roule après ſa fabrication ſur la longueur du tour. — Un tour de lok, *reel of the log*, eſt auſſi un dévidoir ſur lequel on roule la ligne de lok, pour la développer enſuite lorſque le lok eſt jeté à l'eau, afin de ſervir à meſurer la viteſſe progreſſive d'un vaiſſeau. — Un cordage fait un tour mort ſur un autre, *clove hitch*, lorſqu'il embraſſe par un ſeul tour ſa circonférence entiere, ſans lui être unie autrement. — Un tour d'anguille eſt une ſuite de circonvolutions ſpirales qu'on fait faire à un cordage ſur celui auquel on veut l'unir, de maniere qu'aucun effort ne puiſſe lui permettre de gliſſer. — Le tour qu'on fait faire à un cable ſur le montant d'une bitte, pour lier un vaiſſeau à ſon ancre mouillée, eſt nommé un tour de bittes; & on le nomme tour & choe, lorſqu'après ce premier tour, le cable repaſſe encore ſur le montant, pour y faire un nouveau demi-tour; voyez Choc. — Les cables de deux ancres mouillées, & qui paſſent par différens écubiers d'un même vaiſſeau, ſe tortillent quelquefois l'un ſur l'autre; parce que le vaiſſeau, en tournant ſur lui-même dans les évitages, les fait ſe croiſer réciproquement. Ce tortillement eſt nommé tour des cables, *accroſſ in the hauſe*; & dans cet état, le vaiſſeau eſt dit avoir un ou pluſieurs tours dans ſes cables, *foul hauſe*. C'eſt auſſi par cette raiſon qu'un bâtiment qui, mouillé ſur deux ancres, tourne horiſontalement & dans un ſens qui ne peut produire un tel tortillement dans ſes cables, eſt dit tourner ou éviter par le bon tour. — Le vent fait le tour, lorſque ſa direction venant à changer, il paroît ſouffler ſucceſſivement, mais pendant peu de temps, de tous les points de la circonférence de l'horiſon. — Des pieces de tour, dans la conſtruction d'un vaiſſeau, ſont des planches épaiſſes qui recouvrent extérieurement les portions les plus courbes de l'avant & de l'arriere de ce vaiſſeau. Elles reçoivent par conſéquent une plus grande courbure que tout autre bordage, & cette forme arrondie les fait diſtinguer ſous le nom de pieces de tour.

Touret. ſ. m. *Winch.* C'eſt un rouet de trois pieds de longueur ſur lequel on roule le fil à meſure qu'il s'eſt fabriqué dans une corderie, afin d'en former ainſi de gros pelotons. Son axe eſt en fer, & à chacune de ſes extrêmités, il y a deux planches croiſées qui, placées perpendiculairement à cette axe, forment deux barrieres qui empêchent le fil roulé de s'échapper hors du rouet.

Tourmente. ſ. f. Tempête violente, d'une certaine durée, & d'une force variable.

TOURMENTER. v. n. Un vaiſſeau tourmente à la mer, ou ſe tourmente, lorſque les lames lui communiquent des mouvemens violens & irréguliers, qui tendent à altérer les liaiſons de toutes ſes parties, ainſi qu'à ébranler ſes mâts.

TOURMENTIN. ſ. m. *Fore ſtay ſail.* Souvent on donne ce nom à la voile triangulaire du petit foc, parce que, dans les gros vents qui forcent un vaiſſeau de mettre à la cape, cette voile eſt déployée preſque ſeule ou avec peu d'autres voiles.

TOURNAGE. ſ. m. *Kevel.* Nom diſtinctif des taquets auxquels on attache des manœuvres courantes, & qui ne ſont établis que pour cet uſage. L'origine de ce nom vient de ce qu'on fait faire pluſieurs tours ſur ces taquets, aux cordages qui y ſont amarrés, afin qu'ils ſoient plus ſolidement retenus.

TOURNER. v. a. Lorſque le ſable qui, par la durée de ſon écoulement dans ſon ſablier meſure un intervale de temps déterminé, a paſſé d'une ampoulette dans l'autre; & qu'on veut lui faire meſurer un nouvel & pareil intervalle de temps, on retourne le ſablier de haut en bas. Faire ce changement, c'eſt tourner l'horloge. — Un cordage tendu doit-il être attaché dans ſon état de roideur, à un point d'appui qui, dans un vaiſſeau, eſt nommé ordinairement un taquet? On lui fait faire pluſieurs tours, ou on le tourne ſur le taquet auquel on l'attache, afin que le frottement à ſurmonter l'empêche de gliſſer. Si on commande d'attacher ainſi un tel cordage, c'eſt en diſant, tourne & amarre?

TOURNEVIRE ſ. f. *Voyal.* Gros cordage employé dans un vaiſſeau, à tirer ſur le cable d'une ancre mouillée, ſoit pour approcher le vaiſſeau de ſon ancre, ſoit pour élever celle-ci du fond de la mer. On voit (fig. 23) une tournevire *y s ϛ n q p f y*, qui, étendue ſur le pont d'un vaiſſeau, fait quelques tours ſur la fuſée du cabeſtan *n*. Elle forme une corde ſans fin, parce que ſes extrêmités ſont matiées ou réunies en *y*, par une liure ou un amarrage, nommé mariage. Cette tournevire porte de diſtance en diſtance & en divers points de ſa longueur, des pommes qui ſont des eſpeces de bourlets faits en cordes, & qui tiennent ſolidement à ce cordage. On en voit en *t*, en *s*, en *p*, &c. L'uſage de la tournevire a néceſſité ces diſpoſitions. En effet, lorſque le cable *D r p o*, qui s'étend juſqu'à une ancre qui repoſe au fond de la mer, doit être tiré en dedans du vaiſſeau; d'abord il faut rapprocher le bâtiment du lieu qui eſt au-deſſus de cette ancre, & enſuite élever l'ancre juſqu'au niveau de l'eau; c'eſt pourquoi la tournevire entoure le cabeſtan *n*, vient prolonger en *p* une portion de ce cable *r p o*, & accolée avec lui, elle lui eſt étroitement unie en divers points par le moyen

de cordages plats ou garcettes qui embraſſent par pluſieurs tours ; & le cable & la tournevire : alors le cabeſtan roulant ſur lui-même, roidit la tournevire, & la force d'entraîner avec elle une portion de cable en-dedans du vaiſſeau. Lorſque cette portion eſt obtenue, de nouvelles garcettes uniſſent la partie *ſ* de la tournevire avec une nouvelle portion du cable, & le mouvement de rotation du cabeſtan étant continué, la longueur de la partie extérieure du cable eſt encore diminuée. Enfin, cette opération étant répétée autant qu'elle doit l'être, non-ſeulement le vaiſſeau eſt amené verticalement au-deſſus de ſon ancre, mais auſſi cette ancre eſt élevée juſques au-deſſus du niveau de l'eau. Tel eſt l'uſage de la tournevire. Celui des pommes dont elle eſt garnie, eſt d'empêcher de gliſſer les garcettes qui lient la tournevire à un cable.

Tourniquet. ſ. m. Piece de bois tendre, dont la forme eſt cylindrique, dont la longueur eſt plus ou moins conſidérable, & qui eſt faite pour tourner ſur ſon axe longitudinal, ſoit verticalement, ſoit horiſontalement. On en établit dans diverſes parties du vaiſſeau, pour détourner de leur direction différens cordages connus, qui éprouvent ainſi peu de réſiſtance ſur ces points d'appui que le frottement fait tourner ſur eux-mêmes. On en place quelquefois, pour changer la direction de la tournevire ; & afin qu'elle n'éprouve pas dans ſon mouvement des frottemens conſidérables que lui oppoſeroient des obſtacles qui ſe trouvent ſur ſon cours.

Toute. ſ. f. Les bancs ſur leſquels ſont aſſis des rameurs, dans un canot ou une chaloupe, &c. & qui ſont amovibles, ſont nommés toutes. Ces bans repoſent par leurs deux extrémités ſur les vaigres de ces petits bâtimens ; & comme ils peuvent être placés ou déplacés à volonté, ils ſont diſtingués par cette diſpoſition, ainſi que par leur nom, des autres planches ſemblables qui forment les baux de ces bâtimens, & qui ſont fixées à demeure dans la place où on les établit. V. Baux.

Tracasser. v. n. On dit d'un vaiſſeau qu'il tracaſſe, lorſqu'au milieu d'une mer agitée, il reçoit dans tous les ſens, des mouvemens de rotation, qui s'exécutent avec violence & ſe ſuccedent avec rapidité.

Tracer. v. a. C'eſt deſſiner ſur un plan, ou ſur un plancher uni, tous les contours des principales parties d'un vaiſſeau dans toute leur grandeur. On trace ceux du maître couple, & des couples de levée, des liſſes d'exécution, de l'étrave & de l'arcaſſe ; & ces opérations ſont néceſſaires, afin que d'après ces traits, les charpentiers puiſſent former des modeles ou des gabaris des pieces de bois qu'ils doivent travailler, pour en compoſer un

vaiſſeau, conformément au plan déterminé. Ce deſſin général eſt ordinairement nomme le tracé à la ſalle, parce qu'effectivement il eſt fait ſur le plancher de la ſalle des gabarits.

Train. ſ. m. On donne le nom de train de mât à une longue piece de ſapin qui reſſemble à une jumelle de racage, & dont on fait uſage dans l'atelier de la mâture, comme d'un traîneau pour tranſporter d'un lieu à un autre, ou un mât, ou une vergue, qu'on dépoſe ſur ce train. Cette piece couchée ſur le terrein a une face inférieure qui eſt plane, & ſur laquelle elle gliſſe, tandis que ſa face ſupérieure eſt excavée pour recevoir le mât qui doit être déplacé; & des hommes ſont employés à donner à ce train le mouvement néceſſaire, en le tirant par des cordes paſſées dans deux trous qui traverſent cette piece dans ſon épaiſſeur.

Traine. (à la) adv. *Towning at the ſtern of a ſhip.* Un vaiſſeau qui s'avance dans l'eſpace, & qui, après lui, traine dans l'eau un objet quelconque qui lui eſt attaché, eſt dit avoir cet objet à la traîne. — Quelquefois un vaiſſeau en mene un autre à la traîne, lorſque celui-ci eſt déſemparé, & il eſt trainé par le premier, parce qu'il ne lui reſte aucun moyen d'acquérir un mouvement progreſſif. Quelquefois un canot, une chaloupe, ſont à la traîne; quelquefois enfin on met à la traine, ou un pavillon, ou du linge, &c.

Traine. ſ. f. Dans une corderie, c'eſt une eſpece de charriot dont on fait uſage pour ſervir de ſupport aux cochoirs avec leſquels on commet des cordages. Quatre montans verticaux, ſoutenus par des arc-boutans, & croiſés par des traverſes horiſontales, forment un aſſemblage qui, établi & roulant ſur quatre roues élevées, reçoit le nom de traine. Ses dimenſions ſont de cinq p. de longueur, ſur trois p. de largeur & quatre de hauteur. Lorſqu'on fait uſage de la traine, le cochoir qui eſt employé, eſt placé horiſontalement. Une barre de fer le traverſe perpendiculairement à ſon axe de longueur, & cette barre eſt établie tranſverſalemeat & derriere la tête, des deux montans extrêmes, & antérieurs de ce chârriot. Par ce moyen, le cochoir eſt ſoutenu à la hauteur des torons qui rempliſſent, dans l'opération du commettage, ſes cannelures longitudinales. Dans cet état des choſes, les torons, par la torſion conſidérable qu'ils ont reçue, & qui eſt encore augmentée, tendent à ſe tortiller ou à ſe rouler les uns ſur les autres, & cette tendance puiſſante force le cochoir, ou plutôt la traîne qui le porte à reculer pour permettte le commettage de ces torons. La marche rétrograde de la traîne eſt favoriſée par ſes roues; & elle eſt modérée par le frottement qu'éprouve le earré que le cordage fabriqué traine à ſa ſuite, dans le raccourciſſement de ſes torons.

Trait. ſ. m. La ligne qui indique la direction du vent, eſt nommée quelquefois le trait du vent. Les airs de vents tracés ſur la roſe d'une bouſſole ſont des traits de compas. -.- Un bâtiment gréé, comme celui qui eſt repréſenté (fig. 1, 'A), ou qui ne porte par le moyen de ſes mâts verticaux, que des voiles quadrangulaires & attachées par un de leurs côtés à une vergue horiſontale, ſont dits être gréés en trait quarré; *ſquare rigged veſſel.* — Celui qui acquiert ou conſerve une viteſſe progreſſive & ſous l'impulſion du vent ſur ſes voiles, & par l'effet des avirons, eſt dit courir à trait & à rames.

Traitement. ſ. m. Salaire & ſupplément de ſalaire accordé par le gouvernement, à ceux qui ſont au ſervice de la France. Le traitement de table dans un vaiſſeau eſt un ſupplément relatif à l'entretien de la table, ou du capitaine, ou des officiers de l'état major.

Transfilage. ſ. m. Action de transfiler. V. ce mot. — L'ouvrage exécuté reçoit quelquefois ce même nom; *marling.*

Transfiler. v. a. C'eſt entourer, ſoit un cordage, ſoit un faiſceau de fils, avec du merlin, ou du luſin, ou de la ligne, ou du petit cordage, afin d'empêcher la déſunion ou la ſéparation des torons ou des fils: & les tours du petit cordage étant éloignés réciproquement de quelques pouces ſont liés entre eux, comme ceux dont on ceint ordinairement un ballot de marchandiſes.

Traque. ſ. f. Une traque d'avirons eſt l'aſſemblage de trois avirons. On vend les avirons par traques, comme des bas par paires.

Travers. ſ. m. On donne quelquefois le nom de travers au flanc ou au côté d'un bâtiment. C'eſt pourquoi un vaiſſeau eſt dit préſenter le travers à un courant, à la marée, au vent, à la lame; lorſque leur impulſion eſt dirigée perpendiculairement à ſon flanc, *wind on the beam, ſea on the beam, to have the ſea athwart.* Préſenter le travers à un fort ou à une batterie de terre, ou à un autre vaiſſeau, *to bring the broad ſide*, c'eſt expoſer directement ſon côté aux coups de canon qui peuvent être dirigés ſur le vaiſſeau. — Un vaiſſeau qui eſt en panne eſt dit auſſi, avoir mis en travers, ou être en travers, ou reſter en travers, parce que dans cette ſituation le vent frappe perpendiculairement ſur un de ſes côtés, *to bring to.* — Lorſque d'un vaiſſeau on apperçoit un objet qui eſt ſitué ſur une ligne perpendiculaire à la quille, les navigateurs diſent qu'ils voient cet objet par leur travers, *abreaſt.* C'eſt ainſi qu'étant dans un vaiſſeau qui s'avance à la vue d'une côte,

on a ſucceſſivement par ſon travers, les ports, les baies, les rochers, les écueils, &c. de cette côte. — Un vaiſſeau mouille en travers à la marée, *to ride athwart the tide*, lorſque ſa ſituation au mouillage eſt telle que la marée s'avance & vient le frapper perpendiculairement à ſa longueur. — Réciproquement on dit d'un vaiſſeau qu'il eſt par le travers d'un autre vaiſſeau, lorſque relativement à ce dernier, il eſt placé ſur une ligne horiſontale qui eſt perpendiculaire à ſa longueur, *athwart ship*. Il eſt auſſi par le travers d'une baie, d'un port, lorſqu'il eſt ſur une ligne perpendiculaire à l'ouverture de cette baie ou de ce port; & deux bâtimens ſont travers par travers, *han for hank*, lorſque leurs flancs ſont réciproquement paralleles. — Enfin, lorſqu'un objet eſt apperçu du bord d'un vaiſſeau ſur une ligne horiſontale qui paſſe par le boſſoir, ou par les haubans du mât de miſaine ou d'artimon, ou par les écubiers d'un bâtiment, on dit qu'il eſt par le travers ou du boſſoir, ou des haubans de miſaine, ou de ceux d'artimon ou des écubiers; *on the bow*, *on the quarter à head*, *on the quarter à ſtern*, *athwart hauſe*.

Traversée. ſ. f. *Paſſage*. On donne ce nom à un voyage maritime d'un lieu à un autre; & on le donne auſſi au temps employé à faire un voyage. C'eſt pourquoi, on dit d'une traverſée, qu'elle a été belle, *to have fire paſſage*, ou qu'elle a été dure, ſelon que les circonſtances ont été favorables ou contraires à la navigation. On dit qu'elle a été courte ou longue, lorſqu'un vaiſſeau a employé un nombre de jours plus ou moins grand à parcourir la diſtance déterminée. Enfin, la durée d'un tel voyage eſt exprimée en diſant que la traverſée a été de N jouts, *paſſage of N days*.

Traverser. v. a. Une armée en traverſe une autre, *to croſſ*, (fig. 21, E.) lorſque les bâtimens de la premiere paſſent dans les intervalles qui ſéparent les bâtimens de la ſeconde rangée ſur une ligne. — Un vaiſſeau traverſe les lames lorſqu'il s'avance au-devant d'elles, & que dans ſa courſe il reçoit ſucceſſivement leur choc ſur ſa proue. Traverſer une ancre, à bord d'un vaiſſeau, *to fish the anchor by the floous*, c'eſt la relever, de deſſous le boſſoir où elle eſt pendante, ſur le côté du vaiſſeau, (fig. 10, M.) & l'établir horiſontalement ſous un des porte-haubans du mât de miſaine. Un vaiſſeau étant en mer, a toutes ſes ancres traverſées & maintenues dans la poſition indiquée, par le moyen d'un fort cordage nommé ſerre-boſſe, qui eſt attaché au bout d'une alonge du gaillard d'avant. — On traverſe une voile, *to flat in the ſails*, en roidiſſant ſon écoute, afin que la partie de cette voile qui eſt ſous le vent, ſoit préſentée ſous un plus grand angle d'inci-

dence à l'impulſion du vent régnant. C'eſt ainſi qu'on traverſe la miſaine, *to ſtat in forward*, de même que les focs, *to hale over the jibb and fore ſtay ſail sheets*, dans le deſſein de faire arriver un bâtiment ou plus sûrement ou plus rapidement. — Traverſer un vaiſſeau, *to bring the ship's broad ſide*, ou l'entraverſer, c'eſt le placer de maniere qu'il préſente le travers ou le côté, directement à un objet déterminé Voy. Travers. — On dit des couples de levée d'un vaiſſeau qu'ils ſont traverſés, lorſqu'ils ne ſont que préſentés ſur la quille, & couchés en travers ſur elle, juſqu'à ce qu'on ait achevé les entailles qui doivent recevoir celle du talon de leur varangue.

TRAVERSIER. ſ. m. Nom diſtinctif de certain bateau, qui fait de petites traverſées de cabotage, ou de petits voyages d'un port à un autre port peu éloigné; ou qui eſt occupé à faire la pêche à quelque diſtance des côtes.

TRAVERSIER. adj. Le vent eſt traverſier, pour tel vaiſſeau; lorſqu'il ſouffle perpendiculairement à ſa longueur; *wind that jets right into*. — On nomme quelquefois traverſieres des barres de hune qui ſont plus généralement connues ſous le nom de traverſin.

TRAVERSIN. ſ. m. On donne ce nom aſſez généralement à toute piece de bois qui eſt miſe en travers dans un aſſemblage de charpente. — Le traverſin des bittes, *croſſ piece of the bitts*, eſt une forte piece de bois qui croiſe horiſontalement les deux montans de bittes. On le voit, par ſon épaiſſeur en *c* (fig. 22, C.), & dans ſa longueur en *CD* (fig. 35.) Son uſage eſt de fortifier l'établiſſement des bittes. — Les bittons (fig. 36.) qui ont quelque reſſemblance avec les bittes, ſont auſſi croiſés par une piece horiſontale qui eſt nommée traverſin, il en eſt de mêmes des taquets de lançage qui ont un traverſin. — Lorſque les écoutilles d'un vaiſſeau ſont fermées ou recouvertes par un panneau fait de deux pieces, ou établit en travers de leur ouverture, un morceau de bois ſur lequel repoſent les panneaux partiels, & ce morceau de bois eſt nommé traverſin d'écoutille, *gutter ledge*. — Des chaloupes ſont, à l'arriere & à l'avant, traverſées intérieurement, par de fortes pieces de bois placées horiſontalement & nommées traverſiers de chaloupe. Ces barres ſont deſtinées à préſenter un point d'appui aux cordages par leſquels on éleve une chaloupe de la ſurface de la mer où elle flotte juſqu'au-deſſus du bord d'un vaiſſeau où elle doit être embarquée. C'eſt auſſi par les mêmes barres qu'elle eſt ſuſpendue lorſque cette chaloupe eſt miſe à la mer pour des beſoins quelconques du bâtiment. D'ailleurs dans ces bâtimens qui

ne ſont mis en mouvement que par des avirons ; certaines pieces de bois fixées dans leur fond & contre leſquelles les rameurs appuyent leurs pieds pour agir avec plus de force, ſont nommées traverſins, *ſtretchers*. --- La piece de bois *zbf* (fig. 54, C.) ſur laquelle ſont appuyés les linguets tels que *ab*, qui placés à côté du cabeſtan d'un vaiſſeau ſervent à arrêter la rotation de cette machine, eſt un traverſin de linguet. --- Dans l'aſſemblage des barres de hune ou de perroquet, (fig. 24 & 44, A.) celles qui ſont établies à bord d'un vaiſſeau parallélement à ſa largeur, ſont des traverſins, *cros trees*. Telle eſt *AB*, & ſa parallele. Voy. Barres. --- Dans la conſtruction des ponts d'un vaiſſeau, les baux qui doivent être conſidérés comme autant de poutres de ces planchers, & qui ſont placés à certaine diſtance les uns des autres ſont maintenus à leur diſtance reſpective par des morceaux de bois nommés traverſins. On voit fig. (83, C.) deux morceaux de baux voiſins dans l'intervalle deſquels eſt placé un arc-boutant en bois *ab*, qui ſert à les empêcher de s'approcher l'un de l'autre. C'eſt de tels arc-boutans nommés traverſins, qu'on peut remarquer (fig. 12, P.) entre les baux du pont repréſenté ; *ſmall carlings*. --- Les ouvertures des écoutilles & des étambrais d'un vaiſſeau, telles que *a* & *c* (fig. 12, P.) ſont terminées dans le ſens de la largeur par deux baux paralleles & adjacens ; mais dans le ſens de leur longueur, c'eſt par d'autres pieces de bois ſur-ajoutées qui ſont perpendiculaires à la direction des baux, & qu'on nomme, à cauſe de leur poſition à l'égard de ces ouvertures, traverſins d'écoutilles & d'étambrais.

TRELINGAGE. ſ. m. *Cat harping*. Aſſemblage de pluſieurs tours & retours d'un cordage qui réuniſſent la quenouillette des haubans de tribord d'un bas-mât, avec celle des haubans oppoſés du même mât. Ces tours dont la direction eſt horiſontale, ſont bien roidis & bien ſerrés enſemble comme un faiſceau, afin qu'il en réſulte pour les haubans une tenſion nouvelle qui les rend plus propres & à maintenir le bas-mât & à réſiſter aux efforts que peuvent leur tranſmettre les haubans de hune par le moyen des gambes. Comme ils tendent auſſi à rapprocher les haubans inférieurs de leur mât ils contribuent à faciliter le braſſeïage de la vergue. --- On nomme faux trelingage, ce qui eſt auſſi nommé caſſe-tête. Voy. Ce mot.

TRELINGUER. v. a. C'eſt faire le trelingage des bas-haubans du mât de miſaine ou du grand-mât. Voy. Trelingage.

TRELUCHER. v. n. *To gybe or ſhift the ſails*. C'eſt changer des voiles triangulaires dans les bâtimens à antennes qui ſont en uſage ſur la mer Méditerranée ; ou plutôt c'eſt leur faire faire, à droite

avec la quille, le même angle qu'elles faiſoient précédemment avec elle du côté oppoſé.

TREMUE. ſ. f. On donne ce nom aux trous qui ſont percés dans la muraille d'un vaiſſeau, vis-à-vis de la gatte, pour l'écoulement des eaux qui ſe répandent dans cet eſpace ; mais on les nomme auſſi dalots de la gatte. Voy. Dalot. — C'eſt encore le nom d'un entourage en planches que l'on bâtit autour de l'écoutille des bateaux de pêche, pour empêcher les lames de ſe répandre par cette ouverture dans l'intérieur de ces petits bâtimens ; *companion arround the hatch way of a fiſching boat.*

TRÉOU. (Voile de) ſ. f. *Lug ſail.* On donne ce nom à une voile quarrée que les tartannes, galeres & autres bâtimens de la Méditerrannée, ſubſtituent, dans les gros temps, à leurs voiles triangulaires.

TRÉPOT. ſ. m. Nom donné quelquefois à l'alonge de corniere.

TRESSILLON. ſ. m. Petit levier nommé minahouet, par d'autres marins. Voy. Minahouet. Voy. auſſi Treſillonner.

TRESILLONNER. v. n. C'eſt roidir les haubans d'un mât de hune à l'aide du minahouet. — C'eſt auſſi ſerrer étroitement enſemble deux cordages roidis, à l'aide d'un petit cordage qui les enveloppe de pluſieurs tours, & qui les empêchant de gliſſer l'un ſur l'autre, maintient conſtamment la tenſion de l'un & de l'autre. Les tours du petit cordage ſont faits avec force & par le ſecours d'un petit levier qui dans cette opération porte le nom de Treſillon.

TRESSE. ſ. f. *Sennit, plat.* Tiſſu plat, fait avec des fils carrets qui ſont toujours en nombre impair. Une treſſe eſt compoſée en faiſant paſſer ſucceſſivement ces fils les uns ſur les autres. — Quelquefois on en fait avec de vieux cordages ; *foxes.*

TREVE-PECHERESSE. ſ. f. Convention faite, entre des nations ennemies qui ſont en état de guerre, de ne pas troubler les pêches qui peuvent être avantageuſes aux deux parties.

TREVIRE. ſ. f. *Parbuckle.* Cordage employé pour rouler avec ménagement & facilité, ou une barique, ou un corps cylindrique quelconque, ſur un plan incliné. Un des bouts de ce cordage eſt attaché au haut du plan incliné, & dans ſon cours il enveloppe le demi-contour du corps, pour revenir enſuite au ſommet du plan, où ſont placées les puiſſances qui agiſſent pour faire monter ou deſcendre graduellement un corps de cette forme.

TRIANGLE. ſ. m. Echaffaud qui a une forme triangulaire, & qu'on conſtruit avec des planches autour d'un mât d'un vaiſſeau, pour ſoutenir des ouvriers qui travaillent à l'entretien ou à quelques réparations que ce mât peut exiger ; *triangular hanging ſtage.*

TRIBORD.

TRIBORD. ſ. m. Nom indicatif, du côté d'un vaiſſeau, qui ſe trouve à la droite d'un ſpectateur, lorſqu'il regarde ; & qu'il eſt tourné vers la proue. Tout marin dit auſſi par extenſion de tout objet qui eſt à ſa droite que cet objet eſt à tribord, *ſtraboard.* — Lorſque les voiles d'un vaiſſeau ſont amurées ſur le côté droit, alors ce bâtiment a les amures à tribord, on court tribord amure, *on the ſtarboard tack.* — Un vaiſſeau eſt ſur tribord, ou couché ſur tribord, où à la Bande ſur tribord, lorſqu'il eſt incliné ſur ſon flanc droit. — Tribord eſt auſſi le nom diſtinctif de la moitié de l'équipage, qui eſt toujours de ſervice, après l'autre moitié nommée quart de babord, qui eſt de quart avec le premier maître. Quand le tour d'être de quart eſt arrivé pour cette moitié de l'équipage, on lui en donne l'ordre en diſant tribord au quart ? *Starboard watch, oah ?* — Les rameurs qui ſont diſtribués de chaque côté d'un bateau pour agir également avec leurs avirons & concourir à ne donner à ce bâtiment qu'une viteſſe progreſſive, ſont diſtingués en deux claſſes dont le nom eſt celui du côté ſur lequel ils ſont rangés ; c'eſt pourquoi on commande de nager aux rameurs du côté droit en diſant, nage tribord, *pull ſtarboard* ? ou ſcie tribord ? — Le timonier ou le marin qui eſt chargé de mettre la barre du gouvernail tantôt à droite, tantôt à gauche du plan diamétral du vaiſſeau reçoit l'ordre de porter cette barre à droite par le ſeul commandement, tribord la barre ? ou tribord ? *ſtarboard the helm ?* & lorſque cette barre doit être pouſſée à droite juſqu'au flanc du vaiſſeau, on dit tribord tout ? *hard a ſtarboard ?*

TRIBORDAIS. ſ. m. *Starboard watch.* Nom des gens de mer compoſant une des moitiés de l'équipage qui eſt deſtinée à faire le ſervice ſur un vaiſſeau ſous la direction du premier maître d'équipage : & ce nom diſtingue les hommes qui forment cette moitié de ceux qui leur ſuccedent dans le même ſervice. Ceux-ci forment l'autre moitié, qui, lorſqu'ils ſont pris collectivement, eſt nommé quart de babord, tandis qu'individuellement les hommes ſont dénommés Babordais.

TRINQUARD. ſ. m. Nom de certains bâtimens de pêche qui ſont en uſage dans la manche.

TRINQUETTE. ſ. f. Voile latine ou triangulaire, portée par le mât de l'avant d'un bâtiment à antennes. Ce mât eſt par cette raiſon diſtingué par le nom de mât de trinquette, & il correſpond au mât de miſaine des bâtimens gréés en voiles quadrangulaires. — Dans ces derniers bâtimens on donne auſſi le nom de trinquette, à la voile du petit foc, *fore ſtay ſail.* — Dans certains bâtimens

Hollandois, c'eſt le nom d'une voile triangulaire, qui eſt déployée le long des étais, lorſque ces bâtimens ſont à la cape.

TRIQUER. v. a. Voy. Etriquer.

TROU. ſ. m. On nomme trous d'écoutes, des ouvertures pratiquées dans l'épaiſſeur de la muraille d'un vaiſſeau, de travers en travers, pour le paſſage des écoutes des baſſes voiles. --- Le trou du chat, eſt une ouverture *A*, (figure 23, A.) qu'on laiſſe au milieu d'une hune, afin qu'étant établie à la place qu'elle doit occuper dans un vaiſſeau, cette hune laiſſe un libre paſſage & au ton du bas-mât pour lequel elle eſt faite, & aux haubans ou étais qui le ſoutiennent, & au bout inférieur d'un mât de hune ou de perroquet de fougue, & enfin aux hommes qui ne veulent pas monter par les gambes ſur cette plate-forme. --- Les trous de civadiere, *holes formed in the clues of a ſprit ſail*, ſont ceux qui ſont percés dans la partie inférieure de la voile qui porte ce nom (fig. 66, M.) pour faciliter l'écoulement des eaux dont les lames rempliſſent ſouvent cette voile lorſqu'elle eſt déployée comme on la voit repréſentée (fig. 1, A.)

V o

VA (à Dieu-) adv. *About ship?* Cette expreſſion adverbiale eſt conventionnelle. Au moment où elle eſt prononcée à haute-voix par l'officier qui commande la manœuvre à bord d'un vaiſſeau, elle annonce qu'on doit commencer toutes les opérations exigées, pour faire virer de bord vent devant: alors on lâche les écoutes des focs, ainſi que des voiles d'étai, & on met la barre ſous le vent,

VA-ET-VIENT. ſ. m. *Paſſ-rope.* Cordage tendu d'un point à un autre à peu de diſtance du niveau de l'eau, & qui ſert d'appui pour diriger & faire gliſſer un bateau flottant, de l'un à l'autre de ces points. --- Souvent dans les ports, un tel cordage eſt attaché à terre par une de ſes extrêmités, & par l'autre à un bâtiment flottant, tandis que dans ſon cours il paſſe par des anneaux que porte un bateau qui ſert à communiquer de terre à ce bâtiment & réciproquement.

VAGUE. ſ. f. *Wave.* Voy. Lame.

VAIGRAGE. ſ. m. *Ceiling.* Dans un vaiſſeau, c'eſt l'aſſemblage de toutes les planches dont on recouvre intérieurement la ſurface de ſa carcaſſe. --- On donne auſſi le même nom à l'opération qui a pour objet d'établir à leur place toutes les vaigres d'un bâtiment.

VAIGRE. ſ. f. *Ceiling.* Planche dont on recouvre intérieurement la carcaſſe d'un vaiſſeau & ce nom diſtingue cette enveloppe de celle qui eſt extérieure, dont les planches compoſantes ſont nommées des bordages. Les vaigres dans leur cours, ſont dirigées de l'avant à l'arriere du bâtiment, & elles ſont placées les unes au-deſſus des autres depuis la carlingue juſqu'au ſommet des alonges des couples. - - Entre ces vaigres, quelques-unes ont des noms particuliers. --- Celle d'empature, *thick ſtuff*, paſſe par les extrémités des varangues de tous les couples. Depuis celle-ci, juſqu'à la carlingue, les vaigres intermédiaires, ſont nommées vaigres de fond, *foot wale ng*; & elles ſont placées ſans laiſſer aucun jour entr'elles. --- Immédiatement au-deſſus de la vaigre d'empature, eſt celle d'acotar qui l'accompagne dans tout ſon cours. Toutes celles qui ſont ſupérieures ſont nommées ſimplement des vaigres, mais juſqu'au premier pont, ainſi que depuis la foſſe aux cables juſqu'aux ſoutes aux poudres & à pain, on laiſſe des vuides entre ces dernieres vaigres. --- On a cru, quelquefois, devoir diriger obliquement aux contours des membres, ces eſpeces de ceintures qui contribuent ſi particuliérement à la liaiſon de toutes les pieces de la carcaſſe d'un vaiſſeau, mais cet uſage n'eſt plus ſuivi aujourd'hui. --- Dans un canot ou un bateau à rames, la vaigre ſur l'épaiſſeur de laquelle eſt appuyé le bout des bancs où s'aſſeyent les rameurs, eſt nommée vaigre de toute.

VAIGRER. v. a. *To place the planks and thick ſtuff of a ſhip's ceiling.* C'eſt recouvrir intérieurement la muraille d'un vaiſſeau avec des planches plus ou moins épaiſſes qui ſont nommées vaigres, & qui croiſant les couples par un cours dirigé ſuivant la longueur du vaiſſeau ſervent a la liaiſon de ces mêmes couples. Voyez Vaigre. --- Vaigrer en plein, c'eſt ne pas laiſſer d'intervalle entre les ſuites longitudinales des vaigres; & dans l'état contraire, c'eſt vaigrer à claire-voie.

VAISSEAU. ſ. m. Ce nom qui eſt donné aſſez communément à tout bâtiment de mer, ſemble être particuliérement celui des bâtimens de guerre qui ont une certaine force & une certaine grandeur; mais il exprime généralement, un bâtiment flottant, fait pour parcourir avec ſûreté, la ſurface des mers, pour tranſporter d'un lieu à un autre avec autant de célérité que de commodité & des hommes & des

marchandiſes, & propre enfin aux expéditions commerciales, ainſi qu'aux entrepriſes militaires ; *ship*. C'eſt en ſatisfaiſant à ces conditions générales qu'on conſtruit des vaiſſeaux de toute grandeur. Les uns deſtinés pour les beſoins du commerce, ſont nommés vaiſſeaux de commerce ou marchands, *merchant ships*, vaiſſeaux de tranſport, *tranſport ship*, de charge, *veſſel of burthen*, pêcheur, négrier, *guinea man*, de compagnie, *good compagny keeper*, de N tonneaux, à N mâts, &c. Les autres bâtis pour la guerre ont des noms diſtinctifs lorſqu'ils n'ont qu'un ſeul pont, mais ceux qui ont deux ou pluſieurs ponts ſont déſignés généralement par le nom de vaiſſeaux de ligne, *ships of the line*, parce que faiſant partie d'une armée navale, ils ſe préſentent ſur une même ligne à l'armée ennemie, qu'ils doivent combattre, ou dont ils doivent repouſſer l'attaque. On les nomme auſſi vaiſſeaux de guerre, *ship of war*, *man of war*. -- Dans une armée, le vaiſſeau commandant eſt l'amiral, *flag ship*, & ceux qui terminent la ligne de combat, ſont nommés vaiſſeaux de tête ou de queue. -- Parmi ces vaiſſeaux de ligne, il y en a qui ont deux ou trois ponts, & un nombre plus ou moins grand de canons, c'eſt pourquoi on les diſtingue par les noms de vaiſſeaux à N ponts, ou de N canons ou de N rang, *N decker ship*, *two or three deck ship*; *N rate man of war*. -- Des vaiſſeaux ſont nommés amis, neutres, ou ennemis, *neutral or ennemy ships*, ſuivant leurs relations politiques avec les vaiſſeaux qu'ils rencontrent. -- Leur grandeur les fait auſſi déſigner ſous le nom de vaiſſeaux de haut-bord ou de bas-bord, *large ship*, *low built veſſel*. -- Leur qualité leur fait donner le titre de vaiſſeaux fins, battans, bons marcheurs, ou lourds à la marche, *ſlug ship*, *&c.* -- Leur poſition momentanée eſt indiquée par les expreſſions, de vaiſſeaux ſur les chantiers ou en conſtruction, *new ship building*; en armement, *ship in commiſſion*; en charge; à l'ancre ou au mouillage, *ship riding at anchor*; en rade, *roader ship*; à la voile ou ſous voiles, *ship under ſail*; en armement, *ship laid odina y*, *&c.*

VALET. ſ. m. Le nom de maître valet, *ſteward mate*, étoit autrefois celui du commis aux vivres, ou de celui qui à bord d'un vaiſſeau eſt chargé de diſtribuer, chaque jour aux gens de l'équipage les vivres qui leur ſont alloués. -- Les valets de canons, *wad*, ſont des pelotons ou des paquets de vieux fils carrets qui ſervent de boure dans le chargement des canons.

VALTURE. ſ. f. Lure particuliere du pied d'un mât partiel tel que ɣ ou *u*, (figure 16 & 17, A.) avec le ton *bɣ* ou *nn*, d'un bas-mât qui eſt immédiatement inférieur tel que *bc* & *mu*. Un cordage embraſſe ces mâts par pluſieurs tours, dans un eſpace

tel que *bχ* & *mn*, & il rend leur liaiſon plus intime afin de contribuer particuliérement à la ſolidité de l'établiſſement d'un mât ſupérieur.

VARANGUE. ſ. f. *Floor timber.* On donne ce nom à celle des pieces compoſantes d'un couple, qui occupe la partie moyenne de ſon contour, & qui ſert de réunion à ſes deux branches aſcendantes. C'eſt la piece *anqc* (fig. 89, C.). C'eſt celle qui eſt liée avec la quille *q* (fig. 53.) lorſque le couple eſt établi à ſa place, & c'eſt à elle que viennent ſe joindre en χ & en *l* les autres pieces qui achevent de former un couple dans toute ſon étendue. -- Comme la courbure extérieure *acg*, (fig. 60, G.) dans cette piece principale dont *acg* eſt le gabari ou le modele, eſt déterminée d'après la ſeule ligne courbe qui eſt tracée ſur le plan vertical (fig. 2, P.) On donne auſſi le nom de varangue à cette ligne courbe ; & *Rr* eſt nommée la demi-varangue du maître couple du vaiſſeau dont la fig. (2, P.) eſt le plan. -- Si on conſidere & la varangue de ce maître couple & celles de tous les autres couples du même vaiſſeau, on voit que leur extrêmité telle que *r* s'éloigne plus ou moins de la face ſupérieure *cd* de la quille, & la différence entre ces diſtances, a fait diſtinguer des varangues, ſous le nom de varangues ou plattes, *flat*, ou acculées, *riſing floor*, ou très-acculées ou demi-acculées ; Voy. ces mots & acculement. Les varangues qui ſont placées au milieu d'un vaiſſeau (fig. 39, C) portent auſſi le nom particulier de varangues de fond, *floor timber a midſhip.* ---- Dans les porques qui ſont autant de couples intérieurs, il y a auſſi une piece compoſante qui eſt nommée varangue de porque, *floor riders*, & qui eſt placée comme celle des couples. A ces derniers, on ajoute pour l'établiſſement du pied du grand-mât & de celui du mât de miſaine, des varangues particulieres qui ſont iſolées & dont les branches ne ſont pas prolongées, par des alonges. C'eſt ce qui leur fait donner le nom de varangues ou feches, ou mortes, ou fauſſes. -- On nomme auſſi fauſſes varangues, des pieces qui dans la compoſition d'un couple ſont accolées à ſa véritable varangue pour ſuppléer à la longueur des genoux. La piece *ed* (fig. 89, C.) eſt une fauſſe varangue. Elle eſt appliquée ſur le milieu de la varangue *anqc*, & elle aboutit aux extrêmités *b* & *e* des deux genoux *fd* & χe du même couple.

VARIATION. ſ. f. *Variation.* Ce mot eſt adopté par les marins pour indiquer ce que les phyſiciens nomment la déclinaiſon de l'aiman. Voy. Déclinaiſon. -- La variation eſt NE ou NO ſelon que le pôle N de l'aiguille décline dans l'eſt ou dans l'oueſt du nord réel du globe.

VASARD. adj. *Oozy.* On dit, du fol que recouvre la mer, qu'il eſt vaſard, lorſqu'il eſt mêlé d'une grande quantité de vaſe.

VASSOLE. f. f. *Coaming of the hatches.* Eſpece de chambranle qui borde l'ouverture d'une écoutille ; & c'eſt ſur ces rebords que repoſent les panneaux ou caillebotis qui ſervent à la fermer.

VEILLE. f. f. On donne le nom d'ancre de veille, à bord d'un vaiſſeau, *anchor which is a cock bill*, à celles qui ſont diſpoſées pour être mouillées au premier ordre, ou pour deſcendre ſans obſtacle du bord au fond de l'eau, en entrainant leurs cables après elles.

VEILLER. v. a. *Towatch.* Veiller, une écoute, une driſſe, une manœuvre ; *to ſtand by the ſheet, by the N haliard, &c.*, c'eſt être prêt, à faire de ces cordages tel uſage que les circonſtances peuvent rendre néceſſaire, ſoit à les lâcher entiérement, ſoit à diminuer leur tenſion. --- Veiller le grain, ou veiller à la riſée, c'eſt ſe préparer à manœuvrer convenablement pour prévenir les dangers dont un vaiſſeau peut-être menacé par des fouffles de vent, qui ſont accidentels, violens & ſubits. --- Veiller l'arrivée ou l'auloffée d'un bâtiment, c'eſt être attentif à ſes oſcillations horiſontales, de maniere à les arrêter, à l'aide du gouvernail auſſi-tôt qu'elles commencent à naitre. --- Veiller en avant, *to look out fore*, c'eſt examiner avec ſoin ſi dans l'eſpace vers lequel le vaiſſeau s'avance, il n'y a aucun danger à courir, aucune terre, aucun rocher, aucun écueil, qui paroiſſe ou ſe rende ſenſible. --- De là vient qu'un rocher qui éleve ſon ſommet au-deſſus de la ſurface de l'eau eſt nommé une roche qui veille, *rock always out of the water*, parce qu'elle marque aux navigateurs le danger qu'elle peut leur faire courir, & éveille leur attention ſur leur ſûreté.

VELIQUE. adj. On nomme point velique, le point *u* (fig. 75, G.) d'interſection de la réſultante de la réſiſtance que l'eau oppoſe à un vaiſſeau en mouvement avec la réſultante des efforts des voiles enflées par le vent. Voy. Point velique.

VENIR. v. n. Un vaiſſeau vient au vent, ou au lof, *to ſpring the luff*, lorſque tournant horiſontalement ſur lui-même, ſes voiles orientées obliquement à la quille, reçoivent l'impulſion du vent ſous un angle d'incidence plus petit que dans la ſituation précédente du bâtiment. --- Si on veut indiquer de combien de degrés eſt un tel changement, on dit que le vaiſſeau eſt venu au vent de N quarts : & ſi ce mouvement de rotation s'eſt fait ou à droite ou à gauche, on dit que le vaiſſeau eſt venu ſur tribord ou ſur babord. --- Le vent qui ſouffle de tel point de l'horiſon, eſt dit venir de telle partie.

VENT. ſ. m. Il ſeroit ſuperflu de donner une définition du vent; mais il eſt néceſſaire d'indiquer ici les expreſſions dont le mot vent fait partie, & qui ſont particulieres aux marins. Le vent étant conſidéré dans ſa direction, on dit qu'il vient du nord, du ſud ou de N air de vent, ou de N partie; lorſqu'on a égard à ſa force, on dit qu'il eſt, petit, frais, petit frais, grand frais, gros frais, foreé; ſi on veut indiquer ſa place dans la liſte générale des vents qui regnent ſur la terre, on le nomme, vent aliſé, ou mouſſon, ou général, ou variable; les briſes ſont auſſi des vents particuliers. Si le vent eſt conſidéré relativement à un vaiſſeau, c'eſt un vent favorable ou contraire, & le vaiſſeau a vent debout, ou arriere, ou largue, ou au plus près, ou de bouline, ou entre deux écoures, ou vent deſſus, vent dedans; ou vent devant; ou vent de quartier; ou vent par le travers. Voy. Tous ces mots. --- Lorſque deux armées ſont en préſence l'une de l'autre, l'armée du vent eſt celle qui eſt au vent d'une autre armée, & celle-ci eſt ſous le vent de la premiere. Un vaiſſeau eſt au vent d'un autre, lorſqu'en abaiſſant de ce premier vaiſſeau une perpendiculaire ſur la direction du vent régnant, le ſecond bâtiment ſe trouve ſitué au-deſſous de cette perpendiculaire relativement à l'origine du vent. Dans cet état des choſes celui-ci eſt ſous le vent du premier. C'eſt par un tel moyen qu'on reconnoit à chaque inſtant en mer la ſituation relative de deux vaiſſeaux, de deux armées, & les changemens que leur marche reſpective produit dans cette ſituation, en les faiſant tomber ſous le vent, ou s'élever au vent. --- On diſtingue ainſi ſi un bâtiment eſt au vent ou ſous le vent d'une côte, d'une iſle, d'un écueil, &c. --- Dans un vaiſſeau qui reçoit l'impuiſion du vent obliquement à ſa longueur, il y a un de ſes côtés qu'on nomme le côté du vent parce qu'il eſt expoſé au vent; & le ſecond, côté ſous le vent. Toutes les manœuvres qui correſpondent à ces deux côtés ſont auſſi déſignées ſous les noms de manœuvres de ſous le vent. --- Il eſt encore d'autres expreſſions ou le mot eſt employé, mais elles ſont répandues & expliquées dans divers articles de cet ouvrage.

VENTER. v. n. *To blow.* Lorſque le vent regne avec une certaine force & ſur une direction déterminée, les marins diſent qu'il vente Cependant, ils fixent à peu près le degré de cette force en diſant qu'il vente ou bon frais, ou gros frais, &c.

VENTRIERE. ſ. f. Forte piece de bois qu'on applique longitudinalement ſous le ventre d'un vaiſſeau nouvellement conſtruit & lorſqu'il eſt encore ſur ſon chantier pour faire partie du berceau dans lequel ce vaiſſeau doit être établi pour être lancé à la mer.

On voit (fig. 26, C.) une ventriere iſolée en *abceid* ; on la voit en *cc* (fig. 27.) faiſant partie du berceau dont *A* & *B* ſont la coitte & les colombiers, & la fig. (42.) fait connoître par la poſition de la coitte *ce* ainſi que des colombiers tels que *mo*, quelle doit être celle de la ventriere, qui de chaque côté de ce vaiſſeau eſt placée ſous la partie moyenne & renflée de ſes flancs. Chaque ventriere repoſe ſur la tête des colombiers *B* dont le pied s'appuie ſur la coitte ; & dans les parties extrêmes du vaiſſeau ſoit à l'avant ſoit à l'arriere ſous leſquelles la ventriere n'eſt pas prolongée, la tête de pareils colombiers s'éleve & touche immédiatement la carene de ce bâtiment qu'ils doivent contribuer à ſoutenir dans ſon berceau. On juge ainſi quelle doit être la forme concave de la face *abdi* d'une ventriere (fig. 26.) pour qu'elle s'applique parfaitement contre la carene d'un bâtiment. Cet uſage doit la faire regarder comme une eſpece de couſſin étendu, ſur lequel repoſe la maſſe du vaiſſeau, tandis que les colombiers correſpondans, la coitte & le chantier lui ſervent de ſupport, & ce couſſin eſt imaginé pour répartir ſur un plus grand nombre de points de la ſurface de la carene une preſſion immenſe que la tête des colombiers ne recevoit que par un trop petit nombre de points.

VERGE. ſ. f. Dans un vaiſſeau, on nomme verge de girouette, la tige de fer qui ſoutient la girouette. --- Dans les pompes, une ſemblable tige qui tient au piſton, & qui ſert à le mouvoir eſt nommée verge de pompe, *pump ſpear*. --- Enfin dans les ancres on nomme verge d'ancre, *ſhank*, une longue piece de fer *en* (fig. 70, M.) qui eſt réunie aux deux bras *nu* & *ni*, dans une ſituation perpendiculaire à la ligne qu'on imagineroit menée du bec *u* au bec *i* des pattes de cette ancre. Cette verge porte à ſon extrêmité *e* un anneau auquel le cable eſt attaché, & un jas en bois *ab*, qui contribue à faire préſenter le bec de l'ancre au ſol ſur lequel elle tombe afin que ſon propre poids puiſſe ſervir enſuite à l'y faire enfoncer.

VERGUE. ſ. f. *Yard*. Longue piece de bois de ſapin, arrondie ſur ſon contour, dont les diametres décroiſſent dans un certain rapport depuis le milieu environ de ſa longueur juſqu'à ſes extrêmités, & qui ſert à étendre le côté d'une voile quelconque. On voit une telle vergue *RET* (fig. 15, A.) & d'autres ſont repréſentées (fig. 19, 20 & 21). On voit auſſi (fig. 78, M.) comment par divers points le côté d'une voile eſt lacée avec une vergue ; comment (fig. 79.) une vergue liée avec un mât peut lui tranſmettre une partie de l'impulſion du vent ſur la voile *abdc*, & enfin comment (fig. 1, A.) ſont établies les vergues de toutes les voiles d'un vaiſſeau à trois

mâts. — Le grand nombre des vergues d'un bâtiment a porté à les diſtinguer par les noms des voiles qui ſont lacées avec elles. C'eſt pourquoi, il y a une grande vergue, *main yard*; une vergue de miſaine, *fore yard*; une vergue d'artimon, *mizen yard*; celles de petit & de grand hunier, *main and fore top yard*; celles des deux perroquets, & du perroquet de fougue, de perruche, & des perroquets royaux ou volans, *main top gallant and fore yard*, *mizen top*, *mizen top gallant*, *main and fore top gallant royal*, *yards*. Celles de civadiere, de contre-civadiere, de bonnettes, de tape-cul, *ſprit ſail*, *ſprit top ſail*, *driver*, *yards*, enfin la vergue ſeche ou barrée *croſſ jak yard*. Toutes ces vergues excepté celle d'artimon ſont établies horiſontalement à bord d'un vaiſſeau, & elles ſont liées à des voiles plus ou moins grandes. Par cette derniere raiſon elles reçoivent des dimenſions plus ou moins conſidérables, & lorſque leur longueur ou leur groſſeur ne permet pas de les faire d'un ſeul arbre, on les compoſe de pluſieurs pieces, & on les nomme alors vergues d'aſſemblage. Telle eſt celle repréſentée (fig. 15, A.) qui eſt formée avec les deux pieces DB & OA. — Comme ces vergues ſont placées ſur un vaiſſeau perpendiculairement à la hauteur des mâts qui les ſoutiennent, elles ſont nommées vergues quarrées, *ſquare yards*. Peut être ce nom leur vient-il de ce que les voiles qu'elles ſervent à étendre ſont quadrangulaires; car les antennes qui portent des voiles latines ou triangulaires reçoivent le nom de vergues latines, *lateen yards*; — Dans la conſtruction des vergues d'un vaiſſeau les ouvriers ont l'attention de laiſſer, & au milieu un renfort en bois, & aux extrémités des dents ſaillantes nommées taquets; le renfort ajoute à la réſiſtance que la vergue doit oppoſer à ſa rupture dans l'uſage auquel elle eſt deſtinée, & les taquets ſont néceſſaires pour maintenir aux bouts des vergues les coins ſupérieurs de la voile qui eſt lacée avec elles. — Lorſque des vaiſſeaux ſont placés l'un à côté de l'autre, leurs vergues baſſes qui ſont celles de grand voile & de miſaine, ayant une longueur qui ſurpaſſe la largeur des bâtimens auxquels elles appartiennent, ſe prolongent réciproquement & cet état des choſes fait dire de ces vaiſſeaux, qu'ils ſont vergue à vergue, *yard arm and yard arm*.

VERINE. ſ. f. Nom d'une lampe qu'on allume dans l'habitacle d'un vaiſſeau pour éclairer les bouſſoles qui ſont placées de chaque côté.

VERIN. ſ. m. Machine ſemblable à une vis de preſſoir, & qui eſt employée dans les ports à ſoulever des poids conſidérables. On établit des verins, comme des crics, & on fait tourner leur vis

avec des leviers. On les emploie à diſpoſer convenablement ſur une cale, ou ſur un chantier, des petits bâtimens qu'on ſe propoſe de réparer. — On donne auſſi le nom de verins à des bouts de corde dont on fait uſage dans la cale d'un vaiſſeau, pour ſoulever les plis ſucceſſifs des cables qui ſont roués dans cet eſpace, & pour contribuer à ce qu'ils ſoient filés au beſoin avec plus de facilité.

VERTICAL. ſ. m. On nomme ſimplement vertical, un plan ſur lequel on projette dans leur grandeur & leur forme réelle, les contours des couples d'un vaiſſeau; & comme ces couples ſont perpendiculaires à la quille & à-peu-près verticaux, le plan où ils ſont deſſinés (fig. 2, P.), reçoit le nom de vertical. Ce plan préſente, en outre des couples, les projections des liſſes, ſous la forme d'autant de lignes droites. V. Liſſe.

VIBORD. ſ. m. *Waiſt.* On donne ce nom à cette partie de la muraille d'un vaiſſeau, qui eſt compriſe entre les deux gaillards, & qui s'éleve au-deſſus du pont ſupérieur de ce bâtiment.

VICE-AMIRAL. ſ. m. *Vice-amiral.* Titre des premiers officiers généraux de la marine françoiſe, c'eſt-à-dire, de ceux qui ont rang immédiatement après l'amiral. A la mer, le ſigne de diſtinction qui eſt arboré à bord d'un vaiſſeau commandé par un vice-amiral, eſt un pavillon blanc & quarré au mât de miſaine. Aujourd'hui, ce ſera ſans doute le pavillon national au même mât.

VIF-DE-L'EAU. Expreſſion adverbiale, pour indiquer l'epoque des grandes marées, parce qu'alors la mer s'élevant à une grande hauteur ſur les côtes, ſes eaux s'avancent du large avec une très-grande viteſſe; *Spring tide.* C'eſt cette différence de viteſſe des eaux de la mer montante, au temps des quadratures & à celui des ſyzigies de la lune, qui a fait donner à ces marées différentes les noms de mort d'eau & de vif de l'eau.

VIGIE. ſ. f. Etre eſt en vigie, *to watch*, c'eſt veiller du haut des mâts d'un vaiſſeau pour obſerver & découvrir de loin tous les objets qui peuvent ſe préſenter ſur l'horiſon, & dont la connoiſſance peut intéreſſer le ſalut du bâtiment. Lorſqu'on craint la rencontre, ou des écueils, ou de la terre, ou des ennemis; des hommes ſont mis en obſervation; & ces obſervateurs portent eux-mêmes le nom de vigies; *look out man.* — Mettre une vigie dans un lieu quelconque, c'eſt placer un homme pour examiner tout ce qui peut être utile à connoître, & en donner avis à ceux qui y ſont intéreſſés. Les bâtimens qui croiſent dans un parage ou ſur une côte, ont toujours pluſieurs vigies en fonction. — On donne le nom de vigie, *rocks above water*, *lurking rocks*, à des rochers, ou à des écueils qui ſont

placés en pleine mer ou à une grande distance des côtes, & dont le sommet s'élève plus ou moins au-dessus de la surface de l'eau. C'est sous ce nom que ces dangers sont marqués sur les cartes marines.

Violon. s. m. On nomme violon de beaupré, *B's of the bowsprit*, des morceaux de planches d'une grande épaisseur, qui ont la forme représentée (fig. 42, A). On voit, à leur place (fig. 14, A) en *t*, les deux violons qui sont unis par leur épaisseur à la tête de ce mât, l'un à droite & l'autre à gauche. Ils ont été imaginés & ils sont établis pour servir de support au bâton de soc *rs*, & c'est leur figure qui leur a fait donner le nom de violons.

Virage. s. m. Action de virer, ou de faire tourner un cabestan sur lui-même. V. virer au cabestan. — On dit quelquefois qu'il n'y a pas, dans un vaisseau, assez de virage autour du cabestan, lorsqu'on veut indiquer qu'il n'y a pas autour de cette machine un espace assez grand, pour que les agens placés aux extrémités des barres ou des leviers, puissent agir avec facilité.

Virement. s. m. Les viremens de bord d'un vaisseau, *vearings*, sont les mouvemens qu'il fait horisontalement en tournant sur lui-même, pour présenter au vent le côté qui n'y étoit pas exposé précédemment. V. virer de bord.

Virer. v. n. Lorsqu'on fait tourner sur son axe, le cabestan représenté fig. (28 ou 29), c'est virer au cabestan, *to heave at the capstern*. Si cette machine est employée à lever une ancre ou à rapprocher un vaisseau de son ancre mouillée, alors c'est virer sur cette ancre, *to heave in the cable*; & on vire à pic, *to heave short a peck*, lorsque, par la suite de cette opération ou de ces mouvemens du cabestan, le vaisseau est amené à correspondre verticalement au dessus de son ancre. — Un vaisseau vire, lorsqu'il tourne sur lui-même. Si par une telle rotation, on l'incline plus ou moins sur un de ses côtés, alors c'est le virer en carene, *to heave down a ship to careen*. Si cette inclinaison latérale est portée jusqu'au point de faire paroître la quille au niveau de l'eau, le bâtiment est alors viré en quille, *to heave with her keel out*. Ces inclinaisons d'un vaisseau sont nécessaires pour faciliter son carénage, ou les réparations dont sa carene peut avoir besoin. — Un vaisseau vire de bord, *to put about a ship*, *to go about*, lorsqu'il tourne horisontalement sur lui-même, pour présenter au vent le côté qui n'y étoit pas exposé précédemment. Par exemple, le vaisseau représenté (fig. 1, A.) reçoit l'impulsion du vent sur le flanc droit, & son flanc gauche est à l'abri du vent; mais si on fait tourner ce vaisseau de maniere que le vent vienne à se diriger sur le flanc gauche de la même ma-

niere qu'il frappoit auparavant ſur le flanc oppoſé, alors ce bâtiment aura viré de bord. Cette rotation horiſontale peut être faite en deux ſens différens, & être meſurée par un nombre plus ou moins conſidérable de degrés. Si dans le même exemple ſa proue tourne de gauche à droite, pour que le vaiſſeau arrive à la ſituation indiquée, par une rotation plus courte, alors le vaiſſeau vire vent devant, *to tack*, parce que dans le cours de cette rotation, ſa proue ſe préſente directement à l'origine & au choc du vent. Si au contraire on fait tourner ſa proue dans un ſens oppoſé & de droite à gauche, le vaiſſeau ne préſente au vent le flanc gauche qu'après une rotation très-étendue; & comme dans le cours de cette révolution, il eſt une ſituation où le vent frappe directement ſur la poupe, le vaiſſeau eſt dit virer de bord vent-arriere, ou lof pour lof, *to vear, on to box a ſhip off.* --- Les circonſtances ſeules déterminent le choix de ces deux genres d'évolutions qui toutes deux conduiſent au même but par des rotations plus ou moins longues. Une groſſe mer, & un vent violent dont la direction eſt peu favorable, obligent ſouvent de virer de bord vent arriere, parce qu'on tenteroit, ſans ſuccès de virer de bord vent devant. --- Une armée navale, vire de bord, lorſque les vaiſſeaux dont elle eſt compoſée exécutent tous cette évolution. Quelquefois auſſi les vaiſſeaux exécutent ſucceſſivement cette rotation, ſoit vent devant, ſoit vent arriere, & alors l'armée vire de bord par la contre-marche, vent devant ou vent arriere, *to tack ſucceſſively in each other's wakes, to vear in ſucceſſive.* La fig. (23, E.) préſente une armée qui vire de bord vent devant par la contremarche, & la fig. (24) donne une idée d'un virement par la contre-marche vent arriere.

VIREVAU. ſ. m. *Roller or winch.* Cabeſtan horiſontal, ou treuil qui tourne ſur ſon axe de longueur placé horiſontalement. Des leviers nommés barres ſont employés pour produire cette rotation, & de tels virevaux ſont établis à bord des barques ou des petits bâtimens pour ſervir à lever leurs ancres.

VIROLET. ſ. m. Piece de ſapin, de forme cylindrique, & de groſſeur plus ou moins foible. On place verticalement des virolets dans une corderie, de maniere qu'ils puiſſent tourner ſur leur axe de longueur. Ils ſervent à détourner ou à changer la direction des fils carrets qui ſont dévidés ou roulés ſur des tourets. La facilité avec laquelle ces virolets tournent ſur eux-mêmes, fait que le frottement des fils eſt toujours peu conſidérable. Quelques-uns ont pouces de circonférence ſur 20 pieds de hauteur. -- Des virolets moins longs & moins élevés, ſont ſouvent établis dans les entre-

ponîs des vaiſſeaux, pour empêcher les cables ou la tournevire de frotter ſur des ſurfaces qui les détruiroient promptement, ou qui les gêneroient dans leurs mouvemens ; *rollers*.

VIRURE. ſ. f. *Stre ck*. On donne ce nom a une ſuite de planches épaiſſes miſes bout à bout, & appliquées ſur la carcaſſe d'un bâtiment, depuis ſa proue juſqu'à ſa poupe, pour former une partie du revêtement de cette carcaſſe. Cette file de bordages n'eſt pas dirigée, en ligne droite, parce qu'elle ſuit à-peu-près la plus courte diſtance qui regne entre un point & un autre de la ſurface courbe de ce bâtiment, & les lignes longitudinales qui ſont tracées ſur le vaiſſeau, repréſentées (fig. 42, C.), donnent une idée du cours varié & de la courbure des diverſes virures qui partent de l'étambot ou de la liſſe d'hourdy pour ſe rendre à l'étrave. Le nombre de ces lignes, ind que le nombre des virures dont chacune n'a pour hauteur que la largeur des planches ou des bordages. --- On voit (fig. 20, C.) comment chaque portion d'une virure eſt fixée ſur les couples qu'elle croiſe dans ſon cours.

VISITE. ſ. f. Dans les ports, faire la viſite d'un vaiſſeau, de ſon gréement, de ſa mâture, de ſa voilure, c'eſt examiner leur état particulier ou en faire l'examen. -- En mer, faire la viſite d'un bâtiment qu'on rencontre ſur ſa route, c'eſt faire l'examen de ſes papiers, qui annoncent & autoriſent ſa miſſion, ainſi que de la nature de ſa cargaiſon, pour juger, ou de la nation à laquelle il appartient, ou ſi on doit le conſidérer comme ami, ennemi ou neutre, ou s'il n'eſt pas chargé de marchandiſes, ſoit prohibées, ſoit proſcrites par les loix de la guerre.

VISITER. v. a. Faire la viſite. V. viſite.

VIVE LA NATION ! Vive la Loi ! Vive le Roi ! Acclamation nouvelle des équipages des vaiſſeaux François, pour témoigner leur ſatisfaction dans certaines circonſtances importantes, ou pour rendre des honneurs diſtingués, ſoit à des pavillons étrangers, ſoit à des hommes qui ſont précieux à la nation, ou qui ont mérité d'elle des titres qui appellent la plus haute conſidération.

VIVRES. ſ. f. *Victuals*. On donne ce nom aux proviſions générales de toutes les choſes qui peuvent être néceſſaires à la nourriture des hommes embarqués ſur un vaiſſeau pour une expédition quelconque. -- Faire ces proviſions, *to get proviſions*, c'eſt faire des vivres ; & un vaiſſeau qui fait de telles proviſions, eſt dit faire ſes vivres. Si, en mer, ou dans une relâche, on renouvelle les vivres conſommés dans un bâtiment, c'eſt lui donner des vivres, *to ſtore a ſhip*. -- Les vivres embarqués pour la durée d'un voyage, ont nommés vivres de campagne, & ceux qui reſtent dans ce

vaiſſeau au retour d'un voyage, ſont diſtingués par le nom de vivres de retour. — Les vivres de campagne qui conſiſtent en viandes, ſont ordinairement préparés par des ſalaiſons, pour être conſervés long-temps, & lorſque les équipages dans certaines circonſtances ſont nourris avec des viandes fraiches, on donne le nom de vivres frais à ces approviſionnemens extraordinaires.

VOGUE-AVANT. ſ. m. *Strokes man.* On donne ce nom, dans un bâtiment armé d'avirons, à celui des rameurs qui eſt placé le plus près de l'étrave, & qui eſt ordinairement le brigadier de l'équipage de ce petit bâtiment. D'autres marins donnent ce nom au rameur, qui agit ſur l'extrémité de la partie intérieure d'un aviron, tandis que d'autres hommes agiſſent auſſi ſur ce même aviron par d'autres points éloignés de cette même extrémité. — La vogue d'une chaloupe, eſt la longueur de l'eſpace ſur lequel ſont rangés de l'un ou de l'autre côté, les avirons qui peuvent être deſtinés à lui communiquer du mouvement.

VOGUER. v. n. Ramer. Un bâtiment vogue lorſqu'il reçoit une viteſſe progreſſive, à l'aide des rames que des hommes font agir convenablement. Lorſqu'on commande de ramer, dans un bateau, on dit quelquefois, vogue avant? & lorſque cet ordre eſt donné aux rameurs qui ſont rangés, ou ſur le côté droit, ou ſur le côté gauche, on dit vogue tribord? vogue babord? Cependant le mot nager eſt plus généralement employé, que celui de voguer, qui commence à n'être plus uſité. V. nager.

VOIE-D'EAU. ſ. f. *Leak.* Ouverture accidentelle, faite dans la partie ſubmergée d'un vaiſſeau, & qui laiſſe un paſſage plus ou moins grand, à l'eau environnante, dans l'intérieur de ce bâtiment. — Avoir une voie-d'eau, *to ſpring a leak*, c'eſt avoir une ouverture faite à la carene, ou par des boulets, ou par des chocs contre des aſpérités du fond de la mer, ou par des échouages, ou par la déſunion des pieces compoſantes d'un vaiſſeau, ou par l'altération du calfatage & la ſortie de l'étoupe, qui avoit été introduite entre les joints des bordages. — Aveugler ou boucher une voie d'eau, c'eſt fermer l'ouverture par laquelle l'eau de la mer s'introduit dans la cale d'un vaiſſeau, *to ſtop a leak.*

VOILE. ſ. f. On donne ce nom à un aſſemblage, de laiſes de toile, qui, paralleles & dans un même plan, ſont couſues l'une à l'autre par leurs bords, afin de former une ſurface aſſez étendue pour recevoir une impulſion conſidérable du vent, au choc duquel cette ſurface doit être expoſée. Dans un vaiſſeau, la forme des voiles employées ſur toute eſpece de bâtimens, eſt ou quadrangulaire, ou triangulaire (pl. M. & V.), & leur nombre eſt tres-

grand, ſur un bâtiment tel qu'un vaiſſeau de ligne (fig. 1, A.) tous les mâts partiels ou principaux ſont deſtinés à porter une voile, & d'autres voiles ſont multipliées & établies dans les intervalles de ces mâts, ſuivant les circonſtances. Ces voiles ſont diſtinguées, ſous divers noms, ſuivant leur poſition, ou ſuivant les mâts qui les ſoutiennent. De même qu'il y a un grand mât, un mât de miſaine, un mât d'artimon, des mâts de hune, des mâts de perroquets & de perruche, ainſi qu'un mât de beaupré, & un bâton de foc & des bout-de-hors, il y a une grande voile, fig. 55, M.) *main ſail*; une voile de miſaine (fig. 33), *fore ſail*; une voile d'artimon (fig. 81,) *mizen ſail*; deux huniers, (fig. 59, *main and fore top ſails*; une perruche, *misen top gallant ſail*; des perroquets royaux ou volans; *main and fore top gallant royal ſails*; une civadiere (fig. 66.) *ſprit ſail*; une contre-vivadiere, *top ſprit ſail*, des focs, (fig. 80, 84, 83); des voiles d'étai, *ſtay ſails* (fig. 82), des bonnettes (fig. 32, 57, 38,). Tels ſont les noms les plus généraux des voiles des vaiſſeaux. il eſt encore quelques voiles qui portent des noms particuliers. Telles ſont les brigantines ou les voiles de brigantin, de ſenau, qui ont la forme à-peu-près ſemblable à l'artimon des vaiſſeaux (fig. 82); il y a des voiles de fortune, de tapecul, à baleſtron, à bourcet, &c.; mais on les fait connoître aux articles qui portent les noms par leſquels on les diſtingue. La difference de leur forme, fait partager toutes ces voiles en deux claſſes, dont l'une eſt celle des voiles quarrées, *ſquare ſails*, & l'autre des voiles triangulaires ou latines, *lateen or boom ſails*. -- Leur ſituation reſpective, à bord d'un vaiſſeau, fait auſſi diſtinguer certaines voiles portées par les mâts partiels ſupérieurs, de celles qui ſont attachées aux bas-mâts, par les noms de voiles hautes & de baſſes voiles, *courſes*; comme auſſi celles qui ſont en avant du centre de gravité du bâtiment ſont nommées les voiles de l'avant, tandis que celles qui ſont du côté de la poupe, à l'égard de ce centre, ſont les voiles de l'arriere; *head or after ſails*; on donne auſſi le nom de quatre corps de voiles ou des quatre voiles majeures, *main and main top*, *fore and fore top ſails*, à l'aſſemblage de la grande voile, de la miſaine & des deux huniers. --- Parmi les voiles d'étai, ſi on trouve des différences & de nom & de forme, elles viennent de leur ſituation; c'eſt ainſi qu'on diſtingue une grande voile d'étai, *main ſtay ſail*; des voiles d'étai, de miſaine, de hune, de grand perroquet, moyenne, de perroquet de fougue, de perruche, d'artimon, &c. & leur nom ſeul indique le lieu où elles ſont établies, lorſqu'on ſait comment eſt placé l'étai auquel leur nom eſt relatif. --- Les voiles deſtinées aux chaloupes & canots ſont nommées voiles de chaloupe & canot;

& celles qui ſont embarquées dans un bâtiment, pour remplacer au beſoin celles dont il eſt déjà complettement garni, reçoivent le nom de voiles & de rechange. Toutes les variétés des voiles ſont préſentées dans la planche E. On a dit ailleurs ce qu'on entend par une voile enverguée, ſerrée, carguée, déferlée, bordée, en ralingue, ſur ſes cargues, qui porte, qui eſt dehors, qui ſafie, qui eſt au ſec, qui ne porte pas, qui eſt ſur le mât, &c.; ainſi les définitions de toutes ces expreſſions, peuvent être lues, aux divers articles indiqués par les mots enverguer, ſerrer, carguer, &c. Un vaiſſeau met ſous voiles, ou à la voile, ou fait voiles pour tel lieu, *to ſail for*; *to let ſail*, *to ſail*, lorſqu'il déploie ſes voiles, pour faire une route propoſée à l'aide d'un vent plus ou moins favorable. -- Dans cet état, il eſt ſous voiles ou à la voile, *under ſail*; & s'il n'a que telles de ſes voiles qui ſoient déployées, il eſt ſous N voiles. De là vient qu'on dit ſuivant ces voiles, qu'il court ſous ſes huniers, ou ſous ſes quatre voiles majeures. --- Si dans ce vaiſſeau on augmente ou on diminue ſoit le nombre, ſoit l'étendue des voiles déployées, c'eſt alors augmenter ou diminuer de voiles, *to make more ſail*, *to ſhorten ſail*. Si cette augmentation, ou cette diminution ſont extraordinaires, c'eſt forcer de voile, *to crowd ſail*, ou c'eſt faire petite voile; aller à petite voile, *to carry litle ſail*. --- Si toutes les voiles que les circonſtances permettent de préſenter au choc du vent, ſont déployées dans un vaiſſeau, celui-ci eſt dit faire de la voile, *to ſet ſail*. --- Enfin, on déſigne qu'une flotte par exemple, eſt compoſée de N bâtimens, en diſant qu'elle eſt de N voiles; & lorſque ſur l'horiſon on découvre des bâtimens, on l'annonce en diſant qu'il paroît tant de voiles.

VOILER. v. a. Terme peu uſité; c'eſt garnir un vaiſſeau de ſes voiles, en les enverguant & en les établiſſant dans tous les lieux où elles doivent être placées pour être employées au beſoin. -- Lorſque leur forme & leurs diſpoſitions ſur un bâtiment rend leur aſſemblage reſſemblant à la voilure d'un grand vaiſſeau à trois mâts, ou à celui d'un ſenau, d'un bric, d'un ſloop, d'une galere, d'un chebek, &c. on dit que ce bâtiment eſt voilé, en quarré, en ſenau, en bric, &c.

VOILERIE, ſ. f. Atelier où ſont fabriquées & réparées les voiles des vaiſſeaux, *ſail loft*.

VOILIER. ſ. m. *Sail maker*. Ouvrier dont l'art eſt de tailler & de coudre les voiles propres aux bâtimens de mer. Ceux de ces ouvriers qui dirigent ces ouvrages ſont diſtingués des autres par le nom de maitres voiliers.

VOILIER

VOILIER. adj. *Good or bad ſayler that ſail swiftly or heavily.* On dit d'un vaiſſeau qu'il eſt bon ou mauvais voilier ſelon qu'il eſt ſuſceptible, d'acquérir une plus ou moins grande viteſſe progreſſive, que tout autre bâtiment de la même claſſe, avec les mêmes moyens & dans des circonſtances égales.

VOILURE. ſ. f. La voilure d'un vaiſſeau en général, eſt l'aſſemblage de toutes voiles qui ſont néceſſaires pour le mouvoir dans tous les temps ; *complete ſuit of the ſails.* C'eſt pourquoi on diſtingue la voilure d'un grand bâtiment, de celle d'un ſenau, d'un bric & d'un canot d'une chaloupe. — Ce mot exprime auſſi particuliérement le nombre de ces voiles, qui dans un inſtant donné ſont déployées à bord d'un bâtiment, *rate of ſailing.* — Lorſque ce nombre eſt aſſorti aux circonſtances, le vaiſſeau eſt ſous une voilure convenable, *ſailing trim*, & lorſqu'il eſt déterminé ou par un capitaine ou par un général, ou par tout homme qui a droit d'en forcer la grandeur, la voilure, eſt réglée ; *to regulate the quantity of ſail to be carrid.* — Un vaiſſeau qui a telles voiles déployées, court ſous N voilure, *to be under the N ſails* ; on fait N voilure, *to ſail at N rate* ; & ſi leur nombre, leur étendue, augmentent ou diminuent, ce bâtiment eſt dit augmenter ou diminuer ſa voilure, *to make or ſhorten ſail.*

VOLAGE. adj. On dit d'un bateau qu'il eſt volage, lorſqu'il s'incline facilement ſur le côté, par l'impulſion du vent ſur ſes voiles, ou par la tranſlation latérale d'une petite partie des poids dont il eſt chargé. C'eſt en d'autres termes un bateau qui a peu de ſtabilité. Voy. Ce mot.

VOLET. ſ. m. *Litle ſea compaſſ.* Petite bouſſole, ou petit compas de mer ſans balanciers. On en fait uſage dans des canots ou des chaloupes, c'eſt-à-dire, pour de petites courſes & occaſionnellement.

VOMIR. v. a. Lorſque l'étoupe, qui remplit les joints des planches dont un vaiſſeau eſt revêtu extérieurement eſt chaſſée du fond de ces coutures, où elle avoit été enfoncée avec ſoin, le vaiſſeau eſt dit vomir ſes étoupes. C'eſt l'effet qui réſulte ou d'un mauvais calfatage, ou des grands ébranlemens que la mer produit dans un tel bâtiment, ou enfin de l'altération que le temps & un long ſervice doivent occaſionner dans les liaiſons des pieces compoſantes d'un bâtiment.

VOUTE. ſ. f. La poupe d'un vaiſſeau (fig. 1, P.) étant vue de profil, préſente des contours variés dans les divers points de ſa hauteur & le profil particulier de la voûte qui en fait partie en *xs*, ainſi la ſurface partielle, de la poupe *xsRpr* qu'on voit en face

(fig. 42, C.) eſt une ſurface courbe qui eſt compriſe entre la liſſe d'hourdy ou le bord inférieur des ſabords de retraite, & le pont immédiatement ſupérieur. Cette forme vient de ce que le deuxieme pont eſt prolongé au-delà de la liſſe d'hourdy, ou s'étend plus loin à l'arriere que le pont inférieur, & cette voûte ſert à réunir les extrêmités de ces deux ponts. On donne à cette partie le nom de grande voûte, *lower counter.* — Lorſque dans un bâtiment cette voûte a une grande ſaillie, on dit que ce bâtiment a beaucoup de voûte, *ship that has veng hollow counter.* — On donne le nom de petite voûte, *upper counter*, au plafond de la galerie de la poupe, c'eſt-à-dire, à cette partie ſupérieure *pr* de la poupe, & qui placée près du couronnement (fig. 1, P.) avec une ſaillie convenable, ſert de ciel à la galerie *Rgo* qu'on voit en face (fig. 42, C.)

VOYANT. ſ. m. Miſe propre à diriger la poſition d'un cordeau. Les charpentiers, emploient des miſes ou des voyans pour établir les tins ou les baſes ſur leſquelles doit repoſer la quille d'un vaiſſeau qu'ils ſe propoſent de conſtruire. — C'eſt auſſi à l'aide de ces voyans qu'ils jugent combien un vaiſſeau c'eſt courbé ou arqué dans le ſens de ſa longueur, en paſſant du chantier où il a été conſtruit, à la mer où il a été lancé. — Ils s'en ſervent auſſi pour beaucoup d'autres uſages qu'il ſeroit inutile de rapporter ici.

VRAC. (en) adv. Synonime avec (en grenier) Voy. Grenier.

W.

WYHEN. ſ. m. Voy. Houary.

WOURWAYRY. ſ. m. Nom donné par les habitans des Antilles à un grain violent, c'eſt-à-dire, à un coup de vent rapide, ſubit & de peu de durée.

Y.

YAK. ſ. m. C'eſt le nom d'un bâtiment Anglois, qui n'eſt deſtiné que pour des voyages d'agrément, & dont la qualité domi-

nante eſt d'être léger à la marche ; *yacht*, ſa voilure eſt aſſez ſemblable a celle d'un, *ketch*, Voy. ce mot. --- On donne le nom d'yac, a un pavillon Anglois qui a été adopté comme pavillon de l'union, *the union flag*. Le changement fait depuis la révolution de 1789, à l'ancien pavillon de France, auquel on a ajouté dans ſon angle ſupérieur les trois couleurs nationales, lui a donné des traits de reſſemblance avec le yac Anglois, & pourroit auſſi le faire nommer par analogie le pavillon de la liberté, ou le yac François.

YEUX. ſ. m. On donne quelquefois le nom d'yeux de civadiere aux trous qui ſont percés au bas de cette voile, (fig. 66, M.) Voy. Trou ; *large holes in the ſprit ſail*.

YOLE. ſ. f. *Yawl*. Petit canot leger, & qu'on met en mouvement ſuivant les circonſtances, à l'aide du vent ou des rames.

FIN.

On trouve chez le même Libraire:

L'Art de la Marine, ou principes & préceptes généraux de l'art de conſtruire, d'armer, de manœuvrer, & de conduire les vaiſſeaux, par M. Romme, 1787, in-4.°, figures, 18 livres.

Dictionnaire hiſtorique, théorique & pratique de Marine, par M. Saverien, ſeconde édition, augmentée, 2 vol. in-8.°, fig., 10 l.

Élémens d'architecture navale ou traité pratique de la conſtruction des vaiſſeaux, par Duhamel Dumonceau, 2.e édit., in-4.°, fig., 16 l.

Dictionnaire de Marine, contenant les termes de la navigation & de l'architecture navale, par Aubin, Amſterd., 1736, in-4.°, fig., 21 l.

Traité du Navire, de ſa conſtruction, & de ſes mouvemens, par M. Bouguer, in-4.°, 15 liv.

Nouvelle méthode, abrégée & facile, pour réduire les routes de navigation par les Tables de Lozodromie, calculées en lieues de France, par le même, in-8.°, 6 liv.

La Théorie de la manœuvre des vaiſſeaux, réduite en pratique, ou les principes & les regles pour naviguer le plus avantageuſement qu'il eſt poſſible, par Pitot, in-4.°, 12 liv.

L'art de meſurer ſur mer le ſillage d'un vaiſſeau avec une idée de l'état d'armement des vaiſſeaux de France, par Saverien, avec figures, in-8.°, 6 liv.

Le Pilote inſtruit ou nouvelles leçons de navigation ſans maître, à l'uſage des Navigateurs du commerce avec les Tables de la déclinaiſon du Soleil & de ſon aſcenſion droite, calculées au Méridien de Paris pour vingt années, à commencer du premier Janvier 1790, par M. le Gaigneur, in-4.°, 15 liv.

Leçons de Navigation, par M. Dulaque, 4.e éd., Rouen, 1791, in-8.°, 7 l.

Principes de navigation, ou abregé de la théorie & de la pratique du Pilotage, par M. Dulague, Rouen, 1787, in-8.°, 3 l. 15 ſ.

Mémoire ſur le Jaugeage des navires, par M. Bellery, 1788, in-12, broché, 1 liv. 4 ſols.

Tactique navale, ou traité des évolutions & des ſignaux, par le Vicomte de Morogues, Paris, 1763, in-4.°, figures, 18 liv.

Obſervations critiques & pratiques ſur le commerce maritime, dans leſquelles on diſcute quelque points relatifs à l'induſtrie & au commerce des Colonies Françoiſes, in-12, broché, 1 liv. 4 ſols.

Acte du Parlement d'Angleterre, connu ſous le nom d'acte de Navigation, paſſé en 1660, traduit de l'Anglois avec des notes, in-12, broché, 15 ſols.

Recherches faites par ordre de Sa Majeſté Britannique pour perfectionner la navigation du canal de Bahama, ouvrage traduit de l'Anglois, de M. Brahm, Hydrographe général de l'Angleterre, par M. Romme, avec une carte de M. Brahm, in-4.°, br., 1 l. 16 ſ.

Eſſai hiſtorique ſur l'Inde, par de la Flotte, in-12, 3 liv.

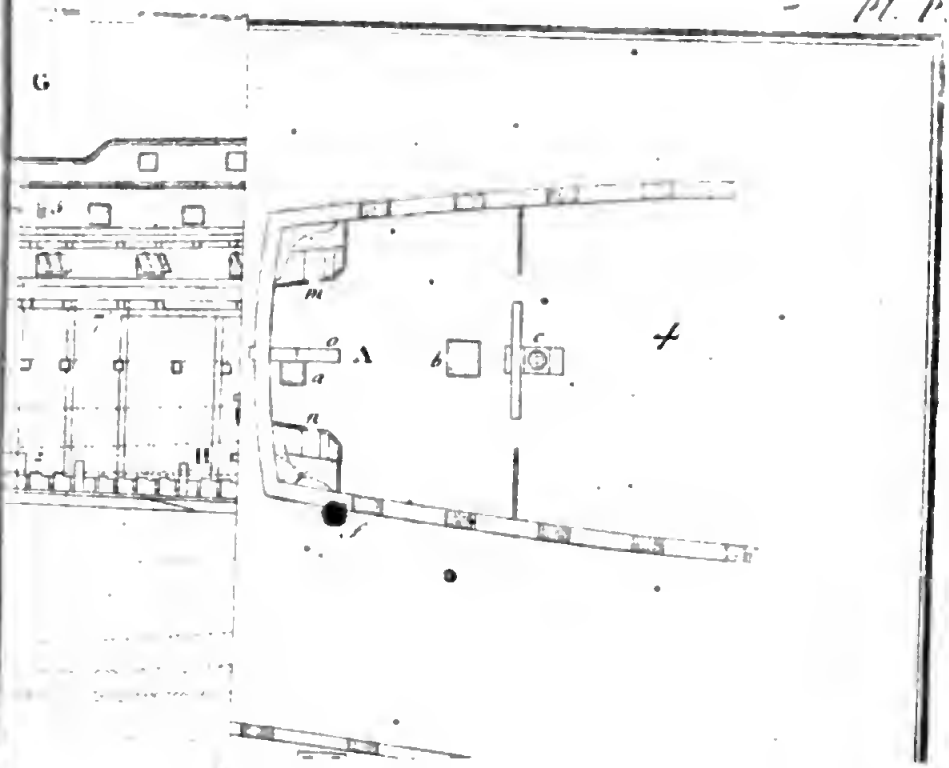
Voyage autour du Monde, fait dans les années, 1740, 1741, 1742, 1743, 1744, par Anſon, traduit de l'Anglois, 4 v. in-12, fig., 12 l.

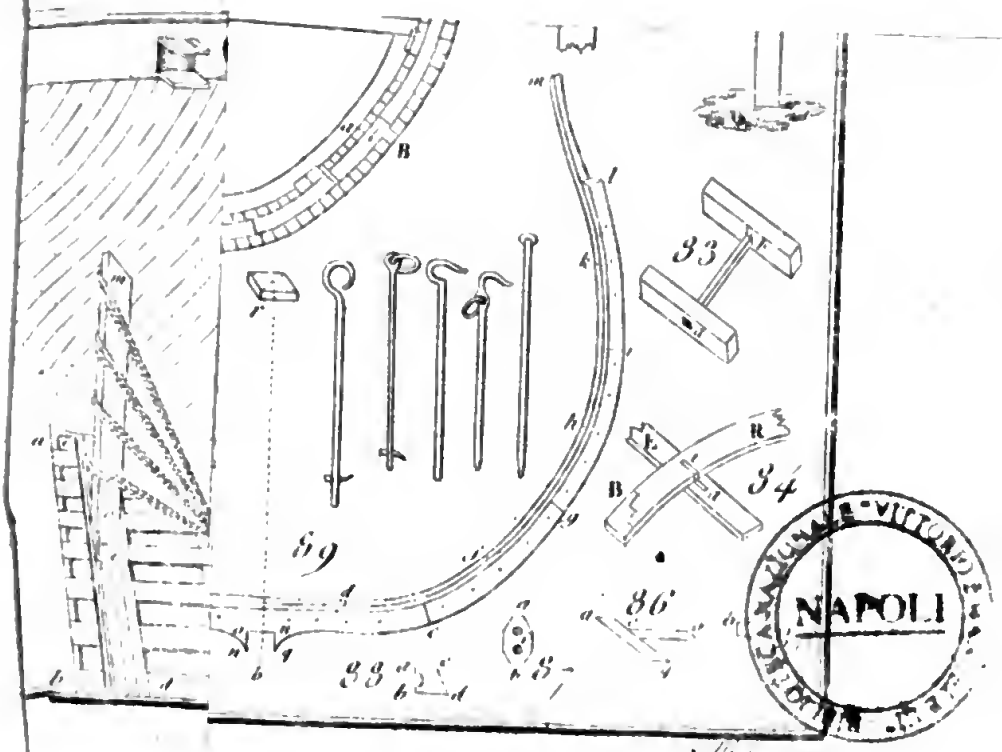
Le même, Anglois, grand in-4.°, broché, 24 liv.

Cours de Mathématiques à l'uſage des Gardes du Pavillon & de la Marine, par Bezout, 6 vol. in-8.°, br., 25 liv. 10 ſols, rel. 31 l. 10 ſ.

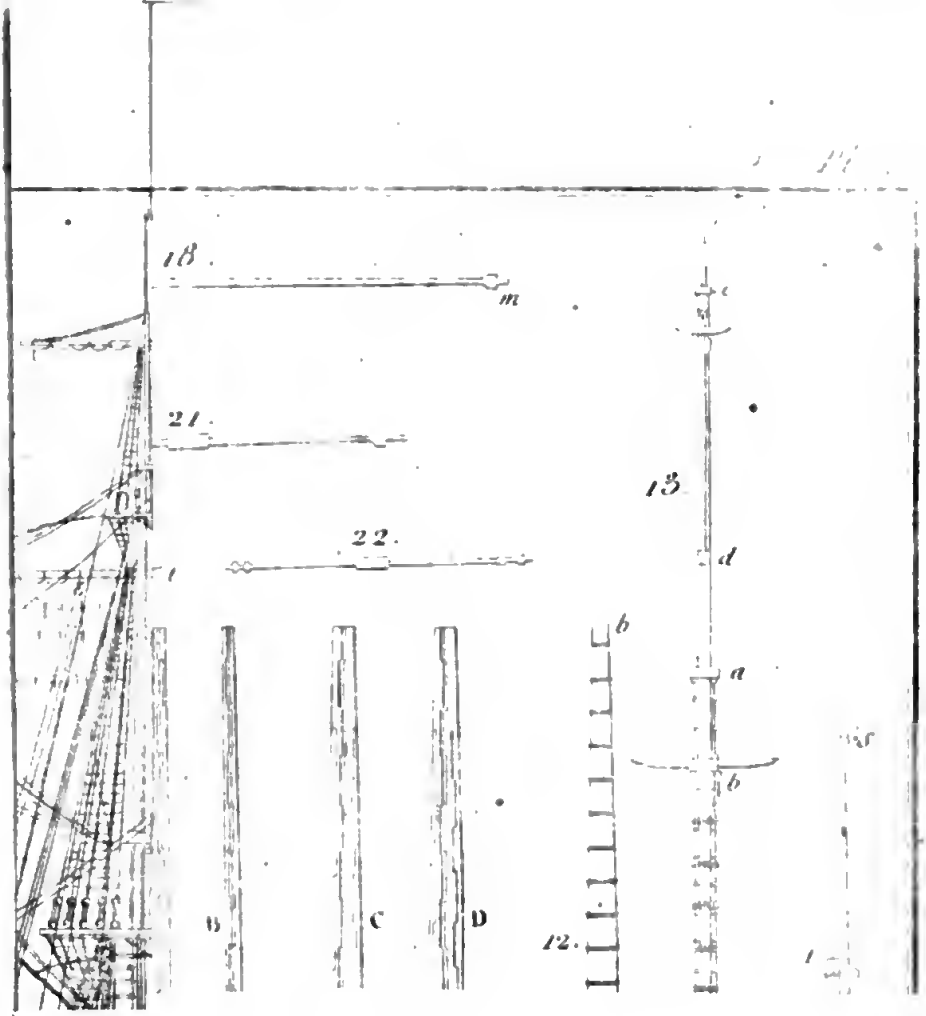
Chaque partie ſe vend ſéparément.

Arithmétique, broché, 2 l. 15 ſ.; relié, 3 l. 15 ſ.
Géométrie, broché, 3 l. 15 ſ.; relié, 4 l. 15 ſ.
Algebre, broché, 4 l. 15 ſ.; relié, 5 l. 15 ſ.
Mécanique, 2 vol., broché, 9 l. 10 ſ.; relié, 11 l. 10 ſ.
Navigation, broché, 4 l. 15 ſ.; relié, 5 l. 15 ſ.

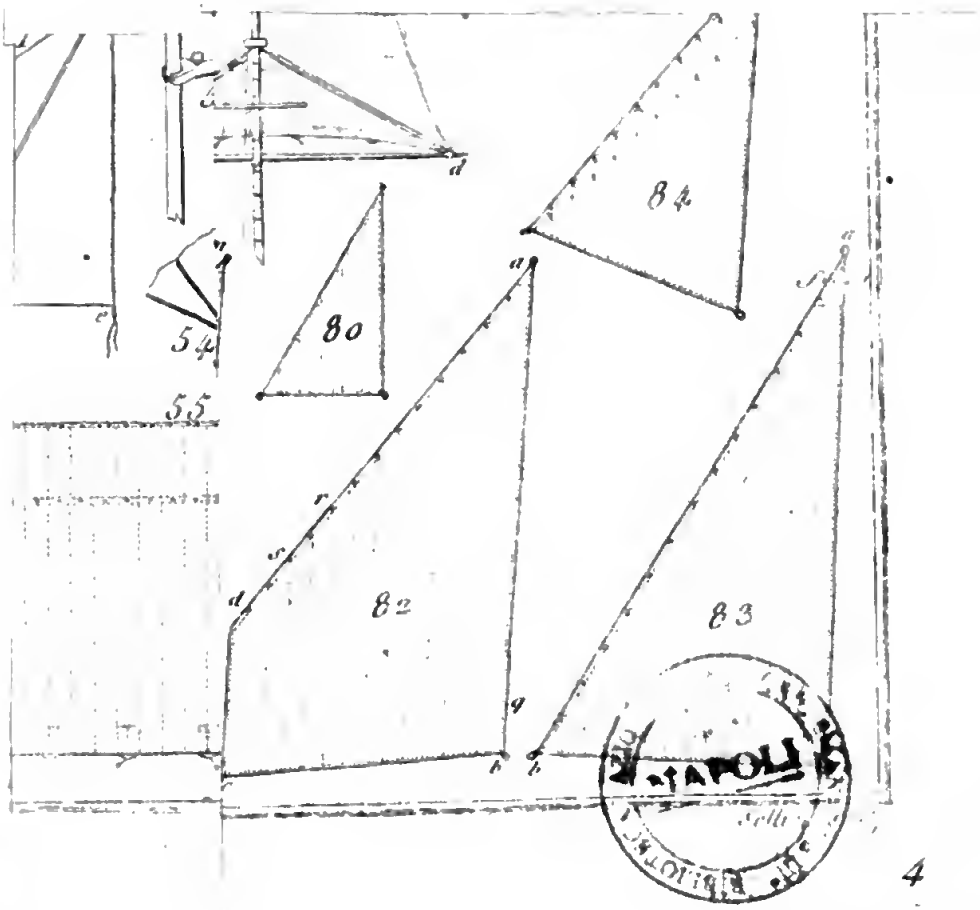

G
A
a
b
c
d
e
f
m
n

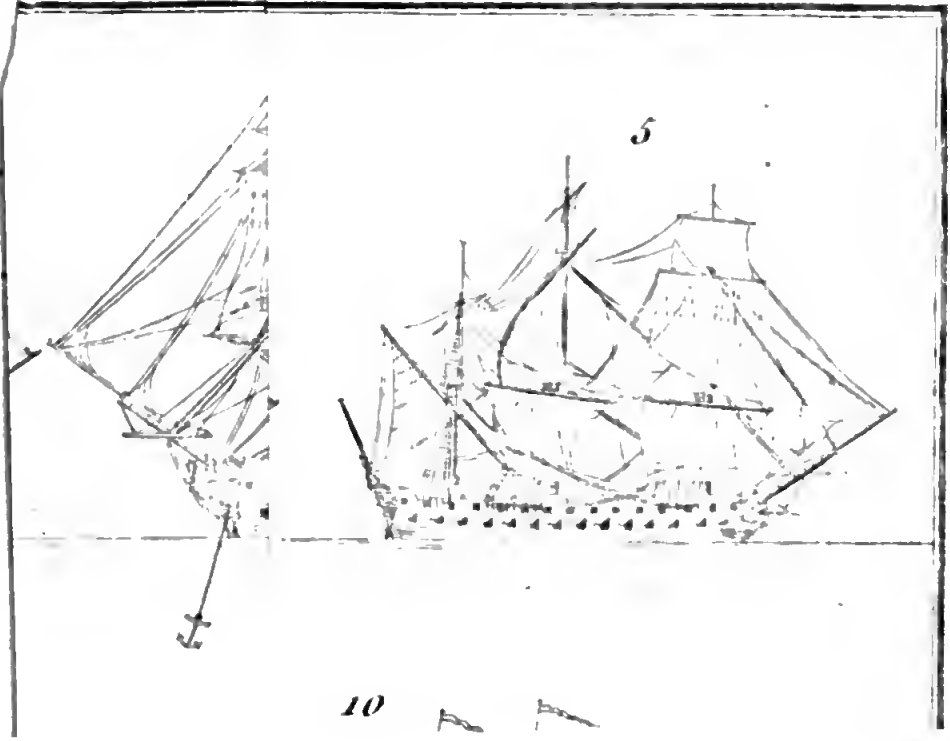


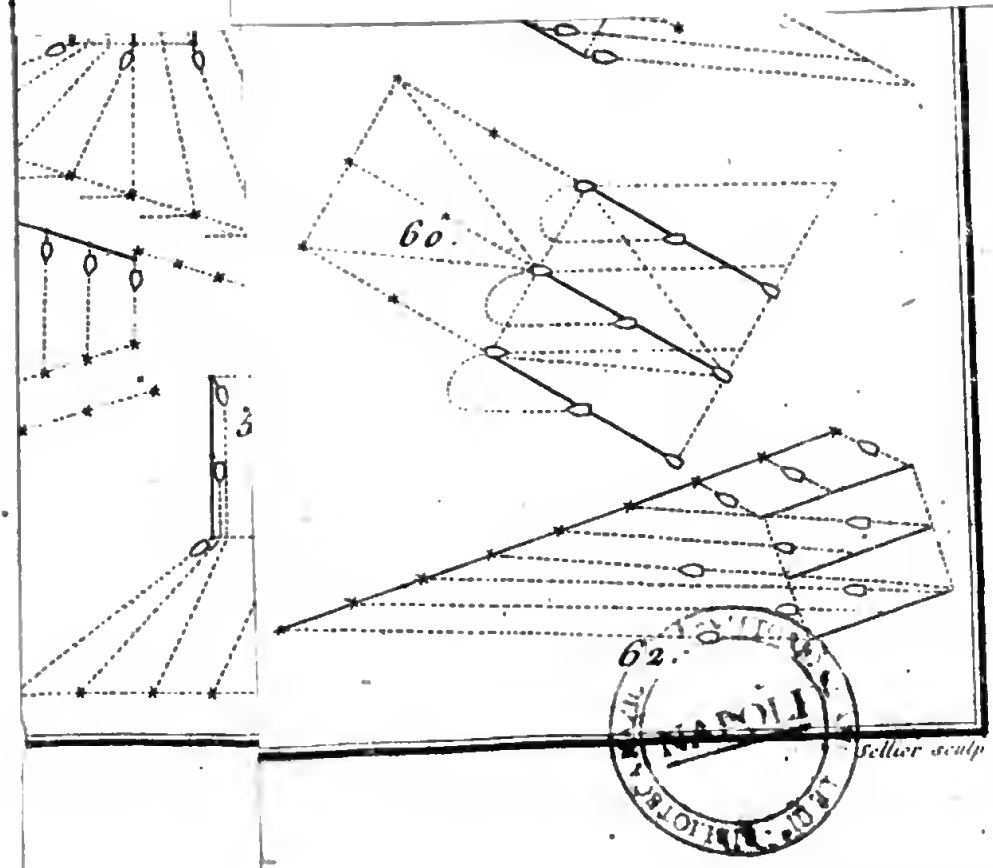
2.

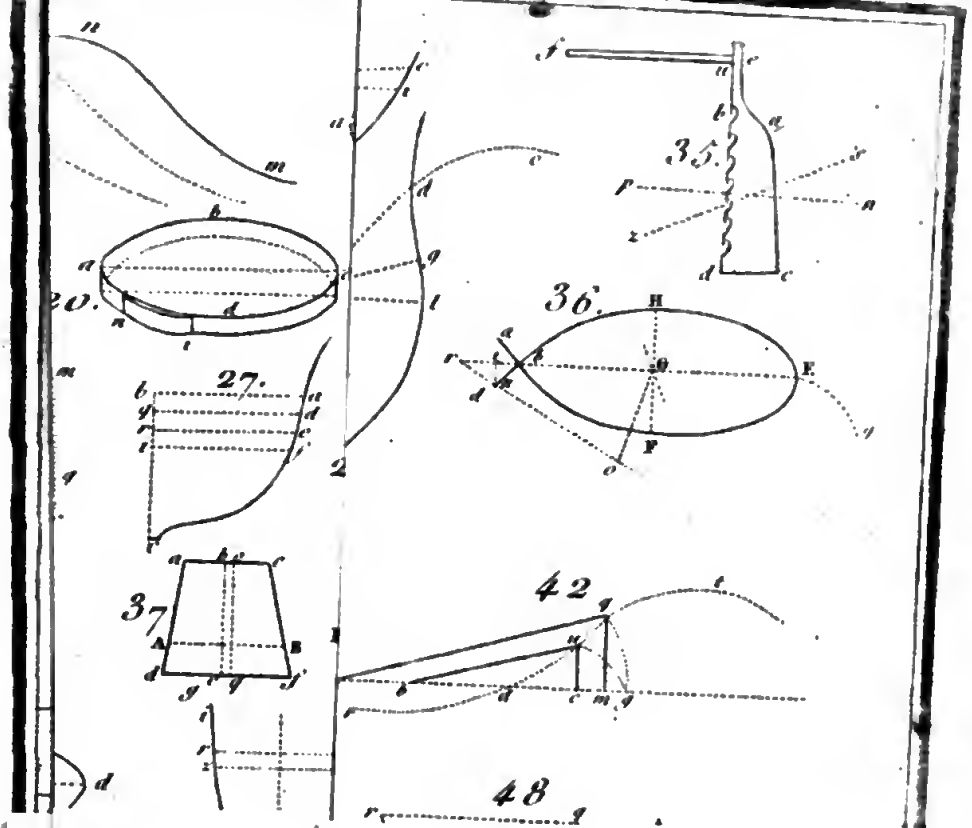


Sella
BIBLIOTECA


84
80
54
55
82
83


5
10


60.
3
62.
Sellier sculp


35.
36.
27.
37
42
48